Nr 7 WARSZAWA, DNIA 20 LIPCA 1926 r. ROK V



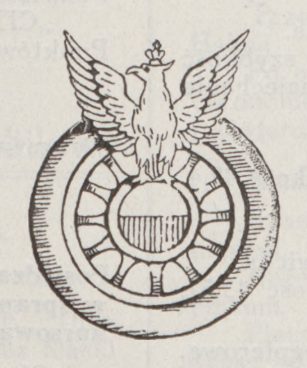
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE
ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł., przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski, Protokuły. — Śląski Klub Automobilowy, Śląskie mistrzostwo klubowe. — Automobilklub Wielkopolski, Protokuł. — Nagroda „Auta" w I-szej Jeździe Konkursowej Pań. — Bez przesady, M. Krynicki. — Wyścigi samochodowe w Poznaniu w dn. 27 czerwca. — Konkurs wytrzymałości w Mans, Mak. — Grand Prix Francji, M. K. — Zdzierstwo. — „One" na raidzie, Zdz. Kleszczyński. — Motoryzacja transportu i rozwój jej w Europie zachodniej, inż. A. Dąbrowski. — Samochód Itala 11, Mak. — Paradoks doskonałości, Zdz. Kleszczyński. — Złośliwa automobilofobja prasy. — Kronika. — Nowe książki. — Z czasopism. — Ogłoszenia.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp
Tel. 135-86.

PROTOKUŁ

Posiedzenie Gremjum Komisarzy Sportowych w sprawie ustalenia wyników „I-szej Jazdy Konkursowej Pań" odbytej w dniu 27 czerwca 1926 roku.

Obecni: p.Stanisławowa Zakrzewska, p. Stefan Fuchs i p. Franciszek Sznarbachowski.

Przewodniczący: p. F. Sznarbachowski.

Gremjum Komisarzy Sportowych A. P. po przejrzeniu kart drogowych „I-szej Jazdy Konkursowej Pań", oraz po stwierdzeniu, że do godz. 19 m. 30, dnia 27 czerwca 1926 roku żadne reklamacje nie wpłynęły, ustaliło wyniki następujące:

Kategorja V:

„MINERVA" — p. Marja Grodzieńska.
Bez punktów karnych; przeciętna szybkość 51,4 klm., uszkodzone dwa błotniki — najechanie źrebaka.

„JEWETT" — hr. Marja de Lavaux.
Bez punktów karnych, przeciętna szybkość 47,4.

Kategorja IV:

„MINERVA" — hr. Marja Dunin Karwicka.
Punktów karnych 7, przeciętna szybkość 43,57. Uszkodzenie błotnika.

„LANCIA LAMBDA" — p. Halina Toepferowa.
Bez punktów karnych, przeciętna szybkość 57,01.

„LANCIA LAMBDA" p. Ludmiła Bogusławska.
Bez punktów karnych, przeciętna szybkość 60.

Kategorja II:

„FIAT" — p. Zofja Sadowska.
Punktów karnych 22, przeciętna szybkość 43,57.

„FIAT" — p. Anna Edwardowa Schiele.
Bez punktów karnych, przeciętna szybkość 45,06.

„CITROËN" — p. Irena Jabłońska.
Punktów karnych 46, przeciętna szybkość 38.

„CITROËN" — p. Marja Poradowska.
wycofana.

Kategorja I:

„TATRA" — p. Marja Barylska.
Bez punktów karnych, przeciętna szykość 54,54.

„TATRA" — p. Klementyna Śliwińska.
Punktów karnych 10, przeciętna szybkość 43,57.

„TATRA" — p. Helena Fromowa.
Punktów karnych 3, przeciętna szybkość 36,36.

„TATRA" — p. Marja Schiele.
Bez punktów karnych, przeciętna szybkość 49,6

„TATRA" — p. Hanna Schiele.
Bez punktów karnych przeciętna szybkość 55,1.

„FIAT" — p. Nadzieja Marchlewska.
Punktów karnych 10, przeciętna szybkość 46,2.

„CITROËN" — p. Anna Podhorodeńska.
Punktów karnych 31, przeciętna szybkość 36,6.

(—) **Sznarbachowski,**
(—) **Zakrzewska,** (—) **Stefan Fuchs.**

Warszawa, dnia 27 czerwca 1926 roku.

PROTOKUŁ

Posiedzenie Gremjum Komisarzy Sportowych A. P. w sprawie przyznania nagród za „I-szą Jazdę Konkursową Pań", odbytą w dniu 27 czerwca 1926 roku.

Obecni: p. Stanisławowa Zakrzewska, p. Stefan Fuchs i p. Franciszek Sznarbachowski. Przewodniczący p. F. Sznarbachowski.

Po przejrzeniu protokułu wyników „I-szej Jazdy Konkursowej Pań", Gremjum Komisarzy Sportowych A. P. przyznaje niżej wymienione nagrody następującym Paniom, uczestniczkom „I-szej Jazdy Konkursowej Pań".

I. Nagroda Automobilklubu Polski,
p. Ludmile Bogusławskiej — „Lancia Lambda",

II. Nagroda Czasopisma „AUTO",
p. Hannie Schiele — „Tatra",

III. Nagroda Towarzystwa „Premier",
p. Halinie Toepferowej — „Lancia Lambda",

IV. Nagroda Fabryki „Tatra",
p. Marji Schiele — „Tatra",

Rys. 157. W dn. 30 lipca odbył się w Warszawie zjazd delegatów klubów afiljowanych. Jednym z punktów obrad było uzgodnienie Regulaminów Komisji Sportowych.

V. Nagroda Fabryki „Tatra".
p. Marji Barylskiej — „Tatra".

VI. Nagroda Fabryki „Tatra".
p. Hannie Schiele — „Tatra".

VII. Plakieta srebrna i dyplom.
p. M. Grodzieńska — „Minerva".
p. M. de Lavaux — „Jewett".
p. H. Toepfer — „Lancia".
p. L. Bogusławska — „Lancia".
p. Anna Edw. Schiele — „Fiat".
p. M. Barylska — „Tatra".
p. Marja Schiele — „Tatra".
p. Hanna Kaźmierzowa Schiele — „Tatra".

VIII. Plakieta bronzowa i dyplom.
hr. M. Dunin Karwicka — „Minerva".
p. Z. Sadowska — „Fiat".
p. S. Jabłońska — „Citroën".
p. Kl. Śliwińska — „Tatra".
p. H. Fromowa — „Tatra".
p. N. Marchlewska — „Fiat".
p. A. Podhorodeńska — „Citroën.

Warszawa, dnia 27 czerwca 1926 roku.

(—) **Sznarbachowski,**
(—) **Zakrzewska,** (—) **Stefan Fuchs.**



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6.

ŚLĄSKIE MISTRZOSTWO KLUBOWE. Dnia 4 lipca odbyły się zawody urządzone przez Śląski Klub Motocyklowy w Katowicach dla swoich członków. Trasa długości 8 kilometrów prowadziła po szosie z Mysłowic do Murcek. Teren dosyć górzysty z dwoma zakrętami dosyć ostremi i jednym pod kątem prostym. Droga częściowo dobra, częściowo nierówna z wybojami. W dwu miejscach przechodzi przez szosę tor kolejowy z wystającemi szynami.

Startowało 16 maszyn w różnych kategorjach przeważnie B. S. A. Klasyfikacja kategorjami wedle ilości względnych punktów zależnych od kategorji. Wyniki następujące:

Mistrzostwo Śląskiego Klubu Motocyklowego, złoty wieniec, dyplom i nagrodę kategorji I, klasa 6 zdobył kpt. Stanisław Szydelski na Francis-Barnett 172 ccm.; Wieniec zielony w swojej kategorji i dyplomy zdobyli Fürsterberg w klasie A i Goldstein w klasie B. Maks Żmuda zdobył nagrodę honorową Szkoły kierowców AUTO, ofiarowaną przez kpt. Szydelskiego za najlepszy czas dnia.

Organizacja wyścigów wzorowa. Szosy zamknięte przez policję i Straż ogniową z Giszowca. Komandorem zawodów był inż. Jan Bukowski, wicekomandorem pp.: Twerdy i Rosenbaum. Na Starcie p. Knapik, na mecie prof. Mazurkiewicz prowadzili chronometraż.

Po zawodach, którym przypatrywało się kilka tysięcy widzów, odbyło się wręczenie nagród przez p. inż. Bukowską.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

PROTOKUŁ

z posiedzenia Komisji Sędziowskiej wyścigów odbytych dnia 27 czerwca 1926 roku, urządzonych przez Automobilklub Wielkopolski na dystansie 34 km., w dziesięciu okrążeniach (jedno okrążenie wynosi 3.400 mtr.).

Obecni:

p. inż. Stanisław Hahn, z Automobilklubu Polski, Warszawa,

p. Jan Bukowski, z Śląskiego Klubu Automobilowego, Katowice,

p. Józef Koźniewski, dyr. Elektrowni — Poznań,

Prócz tego z Komisji Techniczno - Sportowej Automobilklubu Wielkopolski:

p. inż. Wiktor Maćkowiak, przewodniczący Komisji Sportowej,

p. kpt. Mańczak, przewodniczący chronometrażystów,

p. inż. Marjan Duszyński,

Przewodniczącym obrano jednogłośnie p. inż. Hahna.

Po objaśnieniu przez p. kpt. Mańczaka sposobu chronometrowania, przystąpiono do oceny biegów i stwierdzono następujące rezultaty:

Klasa B. motocykle. Startowali:

Koszczyński Tadeusz na Monet Goyon 175 cm.^{3} pojemn.

Nożewski Florjan na Monet Goyon 175 cm.^{3} pojemn.

Pierwszy przybył do mety p. Koszczyński Tadeusz, osiągając czas 36 min. 38 sek.

P. Nożewnik Florjan wycofał się w drugiem okrążeniu.

W drugim biegu startowali:

Buda Edward	Saroléa	340 cm.^{3}	pojemn.
Górecki Kazm.	„	340	„ „
Koszczyński Tad.	F. N.	346	„ „
Rzanny Konst.	Saroléa	340	„ „
Piechowiak Mar.	A. J. S.	346	„ „

Pierwszy przybył do mety Buda Edward, osiągając czas 26 min. 35 sek.

Drugi przybył do mety Górecki Kazimierz, osiągając czas 26 min. 51$^3/_5$ sek.

Trzeci przybył do mety Koszczyński Tadeusz, osiągając czas 27 min. 28 sek.

Czwarty przybył do mety Rzanny Konstanty, osiągając czas 32 min. 08 sek.

Piechowiak Marjan wycofał się w piątem okrążeniu.

W kategorji III. klasa B. startowali:

Edward Fischer v. Mollard na B. M. W. o pojemn. 499 cm.^{3}

Koszczyński Tadeusz na Douglas o pojemn. 496 cm.^{3},

Rogowski Kazimierz na Saroléa o pojemności 496 cm.^{3}.

Pierwszy przybył do mety p. Fischer v. Mollard, osiągając czas 23 m. 45 s.,

Drugi przybył do mety p. Rogowski Kazimierz, osiągając czas 25 m. 36$^2/_5$ s.

P. Koszczyński Tadeusz wycofał się po 6 okrążeniu.

Bieg czwarty, kat. VII. klasa E. samochody, startowali:

Bieliński Józef — Fiat 509 o pojemn. 990 cm.^{3}
Gunsch Robert — „ 509 „ 990 „

Pierwszy przybył do mety p. Bieliński, osiągając czas 29 min. 28$^4/_5$ sek.

Drugi przybył do mety p. Gunsch Robert, osiągając czas 32 min. 59$^3/_5$ sek.

W kat. VI, V, IV klasy E. samochody startowali:

Bieliński Józef — Fiat 501 o pojemn. 1460 cm.^{3},
Liefeldt Henryk, Austro Daimler o pojemn. 2994 cm.^{3},
Płoszajski Zenon, Bugatti o pojemn. 1950 cm.^{3}
Turkiewicz Wacław Fiat 501 o pojemn. 1460 cm.^{3}

Pierwszy przybył do mety p. Liefeldt osiągając czas 24 min. 2$^3/_5$ sek.,

Drugi przybył do mety p. Płoszajski osiągając czas 25 min. 19 sek.,

Trzeci przybył do mety p. Bieliński osiągając czas 27 min. 29$^3/_5$ sek.,

Czwarty przybył do mety p. Turkiewicz osiągając czas 29 17$^2/_5$ sek.

Wobec powyższych rezultatów Komisja Sędziowska przyznała:

W klasie B. kat. I. nagrodę I. p. Tadeuszowi Koszczyńskiemu,

W klasie B. kat. II. nagrodę I. p. Edwardowi Budzie.

W klasie B. kat. II. nagrodę II. p. Kazimierzowi Góreckiemu.

Na wniosek p. przewodniczącego Komisji Sportowej nadzwyczajną nagrodę III, przyznano p. Tadeuszowi Koszczyńskiemu.

W klasie B. kat. III. nagrodę I. p. Edwardowi Fischer v. Mollard,

nagrodę II. p. Rogowskiemu Kazimierzowi,

W klasie E. kat. VII. nagrodę I. p. Józefowi Bielińskiemu,

W klasie E. kat. VI. V. IV. nagrodę I. p. Henrykowi Liefeldtowi.

W klasie E. kat. VI. V. IV. nagrodę II. p. Zenonowi Płoszajskiemu.

Na wniosek p. przewodniczącego Komisji Sportowej udzielono nagrodę III. p. Józefowi Bielińskiemu.

Prócz powyższych nagród Komisja przyznała nagrodę odbijaną za najlepszy czas dnia dla motocykli p. Edwardowi Fischer v. Mollard (23 min. 45 sek.).

Nagrodę odbijaną za najlepszy czas dnia dla samochodów, p. Henrykowi Liefeldtowi (24 min. 2$^3/_5$ sek.).

Zgłoszona nagroda firmy „Stark" za najlepszy czas jednego okrążenia przyznaną została p. Liefeldtowi (2 min. 20$^1/_5$ sek.).

Poznań, dnia 27 czerwca 1926 roku,

(—) Przewodniczący Inż. H a h n,
(—) Inż. B u k o w s k i,
(—) Inż. K o ż n i e w s k i,
(—) Inż. M a ć k o w i a k,
(—) Kpt. M a ń c z a k,
(—) Inż. D u s z y ń s k i.

NAGRODA „A U T A"
W I-szej JEŹDZIE KONKURSOWEJ PAŃ

Jak brzmiał regulamin nagrody „Auta" pomieszczony w Nr. 6 naszego pisma — nagroda ta przeznaczona była dla zawodniczki, która w I-ej jeździe konkursowej Pań osiągnie najlepszy rezultat, jadąc na najstarszej maszynie. Nagrodę tę stanowiła figura bronzowa walczącej amazonki na podstawie z czarnego granitu.



Rys. 158. Pani Hanna Schiele zdobyła nagrodę „Auta" na Tatrze.

Jury I-ej jazdy konkursowej Pań miało dość trudne zadanie dla określenia kandydatki do nagrody „Auta". Wszak I-ą jazdę konkursową pań ukończyło bez punktów karnych aż 8 zawodniczek. Stan maszyn; ani incydenty drogowe nie dawały częstokroć żadnej podstawy do wyróżnienia niektórych zawodniczek. Dla określenia przeto najlepszego rezultatu pozostało jury jedynie porównać czasy jazdy, pomimo, iż I-sza jazda konkursowa pań nie miała za zadanie współzawodnictwa na szybkość. Tu nastręczała się znowu poważna trudność wobec różnorodności kategorji, a więc i szybkości samochodów zawodniczek. W tym wypadku należało szybkości samochodów różnych kategorji doprowadzić do jednego mianownika, na podstawie stosunku szybkości minimalnych dla każdej kategorji, ustalonych w regulaminie I-ej jazdy. Za podstawę przyjęto szybkość najwyższej kategorji t. j. V. W ten sposób osiągnięto następującą klasyfikację:

1. Nr. 5. — p. Ludmiła Bogusławska, Lancia,
2. Nr. 15. — p. Hanna Schiele, Tatra,
3. Nr. 7. — p. Anna Schiele, Fiat,
4. Nr. 10. — p. Marja Barylska, Tatra,
5. Nr. 14. — p. Marja Schiele, Tatra,
6. Nr. 4. — p. Halina Teopfer, Lancia,
7. Nr. 1. — p. Marja Grodzińska, Minerwa,
8. Nr. 2. — p. Marja de Lavaux Jewett.

Nr. 1 więc osiągnął sumę,

16 + 1 = 17.

Gdyż startowało 16 pań, a samochód był w posiadaniu p-i Bogusławskiej, dopiero od 1 miesiąca Nr. 2 osiągnął

15 + 12 = 27.
Nr. 3. — 14 + 13 = 27.
Nr. 4. — 13 + 3 = 16.
Nr. 5. — 12 + 15 = 27.
Nr. 6. — 11 + 13 = 24.
Nr. 7. — 10 + 2 = 12.

Nr. 8. nie podał czasu posiadania samochodu.

Z tablicy powyższej wynika, że 3 panie t. j. Nr. 2, 3 i 5 osiągnęły jednakową sumę 27. Jednak oczywiście z tych 3 pań najlepszy rezultat osiągnął Nr. 2 ponieważ w ogólnej klasyfikacji wypadł on na 2-em miejscu. Na tej podstawie Jury postanowiło przyznać nagrodę czasopisma „Auta" za najlepszy rezultat osiągnięty w I-ej jeździe konkursowej Pań na najstarszej maszynie Nr. 15, klasyfikowanemu na 2 miejscu, t. j. pani Hannie Schiele na samochodzie Tatra.

„Auto" szczęśliwe, iż nagroda jego przyznaną została tak wytrawnej sportladie — spieszy na tem miejscu wyrazić jej powinszowania i prawdziwy podziw za tak piękną i śmiałą jazdę. Czas osiągnięty przez panią Hannę Schiele na stosunkowo słabej i nie nowej już maszynie i w tak trudnych warunkach terenowych i atmosferycznych — stawia ją w rzędzie najlepszych kierowczyń samochodów w Polsce, i byłby znakomitym rezultatem dla doświadczonego nawet zawodowca.

Bez przesady

Po odwołaniu konkursu wytrzymałości w Strudze, raidu polsko - czeskiego, raidu małopolskiego automobilklubu i raidu motocyklowego, rozpacz padła na rzesze polskich automobilistów. Co dalej? Co będzie z naszym tegorocznym sezonem sportowym? Czy dojdzie do skutku choć jedna impreza kalendarza, który się tak pięknie zapowiadał, lecz który, pod obuchem wydarzeń społecznych i politycznych, kruszył się i rozpadał... Czyżby sezon miał się zakończyć zupełną kompromitacją?

Dziś, gdy daleko jeszcze do końca sezonu, powiedzieć już można, że skończy się on zupełną kompromitacją... mężczyzn. Nasze piękne damy, rezultatem swego raidu zapędziły w przysłowiowy kozi róg wszystkich męskich wirtuozów steru... Tak wspaniałych, nieporównanych, błyskotliwych wyników nie spodziewał się z pewnością żaden urodzony optymista. Choćby nic więcej nie miało być zrobione w tym roku w sporcie samochodowym, a miejmy nadzieję, że tak źle nie będzie, to sezon bieżący zostanie niewątpliwie pamiętnym w dziejach polskiego sportu, tak świetną kartę zapisał w nich pierwszy polski raid pań.



Rys. 159. Zawodniczki u Startu.

Ten nadzwyczajny sukces zaczął się bardzo zwyczajnie, ale zato rósł w oczach do niebotycznych rozmiarów. Najpierw zapisy... Było ich z początku trzy, jak Pan Bóg w Polsce przykazał, ale potem zrobiło się pięć, później osiem... Mężczyźni poczerwienieli ze wstydu, jak piwonje... Zaczem przybyło jeszcze dwie współzawodniczki, potem dociągnęły damy do okrągłego tuzina... W tem miejscu mężowie pozielenieli... Ale czy myślicie, że to koniec?

Bynajmniej. Na trzy dni przed zamknięciem listy było już 13 maszyn zgłoszonych, na dwa dni — 15 i w rezultacie zamknięto zapisy fascynującą cyfrą



Rys. 160. Pani Ludmiła Bogusławska, najlepiej klasyfikowana w I-ej jeździe konkursowej Pań, wygrywająca nagrodę Automobilklubu Polski.

16 uczestniczek. Słowami szesnastu. Panowie dostali żółtaczki z zazdrości... Bo też było czego! Na pierwszy w Polsce raid męski pojechało 6 (sześć) samochodów, na drugi 9 (dziewięć)... Concluez!!!



Rys. 161. Pani Marja hr. de Lavaux, mistrzyni Jewetta.

Historycznego dnia, 27 czerwca, smętny deszczyk padał sobie spokojnie od rana. W pięknych kałużach, porozlewanych szeroko na sławnych warszawskich brukach, przeglądało się szare niebo, powleczone nisko pędzącemi, ciemnemi chmurami. Brr... Psia pogoda. Przyznaję, że z rosnącym niepokojem szedłem pod siedzibę Automobilklubu Polski, gdzie miał nastąpić zjazd uczestniczek. Zawsze to nieprzyjemnie obiecać sobie przemiłą przejażdżkę do Łomży i sromotnie z niczem powrócić do domu...

Przyszedłem i osłupiałem... Sen czy jawa?

Przed klubem w pięknym, barwnym sznurze stoją wszystkie maszyny. Tak, od jedynki do siedemnastki, wszystkie. Niema tylko pechowej trzynastki, której wszyscy się boją — nawet sławny Segrave albo Divo — dlaczego my mamy być gorsi?... Nie było trzynastki wcale.

Koło samochodów uwijają się kierowczynie, wszystkie spokojne i wesołe. Żadnych nerwów ani spazmów... Te rzeczy zdaje się przechodzą do historji od czasu wynalezienia samochodów. Dobra forma pań udziela się wszystkim; nawet potęgujący się deszcz nie wygląda już tak strasznie.



Rys. 162. Pani Anna Schiele, bez punktów karnych na Fiacie 501.

A potem w drogę... W straszliwą drogę, czyhającą na samochód kociemi łbami, kolejami, potwornemi wybojami, i według wszelkich zasad sztuki łamania resorów zbudowanemi mostkami. W drogę, po której wałęsają się bez dozoru tabuny ociężałego bydła, i gdzie głusi czy głupi ludzie, nietylko dzieci, lecz i dorośli, zmuszają do nadużywania sygnału i hamulców. W drogę pokrytą grubą warstwą błota, powodującego przy lada nieuwadze śmiertelny taniec maszyny od rowu do rowu. W drogę pełną niebezpiecznych zakrętów, za któremi kryją się podstępnie, urągające wszelkim przepisom jazdy, żydowskie bryki i chłopskie wózki, pełną ostrych serpentyn, które trzeba brać pełnym gazem, mimo, że deszcz rzęsisty zalewa szybę. Niejeden mężczyzna uląkłby się tej jazdy...

A damy się nie ulękły...

Nie ulękły się, i przewyższyły wyczyny najsławniejszych mistrzów.

Bo czyż może równać się Liefeldt z Bogusławską, która w tak straszliwych warunkach jazdy uzyskała

na swej Lancji średnią szybkość etapową 60 kilometrów na godzinę?

Czy może być porównany Winnicki z Karwicką, która, gdy wpadła do rowu z Minervą, potrafiła się wyciągnąć w zdumiewająco krótkim czasie i ukończyła raid zaledwie z kilkoma punktami?

A czy Grabowski prowadził lepiej na którym raidzie Fiata, niż to uczyniły Sadowska, Schiele lub Marchlewska?



Rys. 163. Pani Ludmiła Bogusławska przy swej Lancii.

Lub Zejdowski Minervę lepiej niż Grodzieńska?

Albo czy nie są bardziej bohaterskiemi Taterniczkami, niźli Nowakowski, Marja i Hanna Schiele, Barylska, Fromowa i Śliwińska?

A czy Dzierliński pojedzie lepiej na Citroënie niż Jabłońska?

A czy który z mężczyzn miał kiedy odwagę jechać na raid na pięciokonnej maszynce, jak to uczyniła Podhorodeńska na swym Citroënie?

Lub czy którykolwiek, tak jak de Lavaux na Jewett, odważył się pojechać na raid w luksusowej limuzynie w dodatku marki niewypróbowanej zupełnie na drogach polskich? A gdyby się odważył, to czy przyszedłby do celu w tak wspaniałym czasie i bez punktów karnych?



Rys. 164. Obsada zwycięskiego samochodu.

Bez przesady... Damy nam zaimponowały... Ich odwaga, godna homerowego pióra, ich niezłomna wola, pracowitość, wytrwałość i wytrzymałość, a nadewszystko zupełnie nieporównana sprawność w kierowaniu samochodami, dokonała cudu. Wyniki raidu każdą z pań zakwalifikowały do najwyższych nagród i odznaczeń.

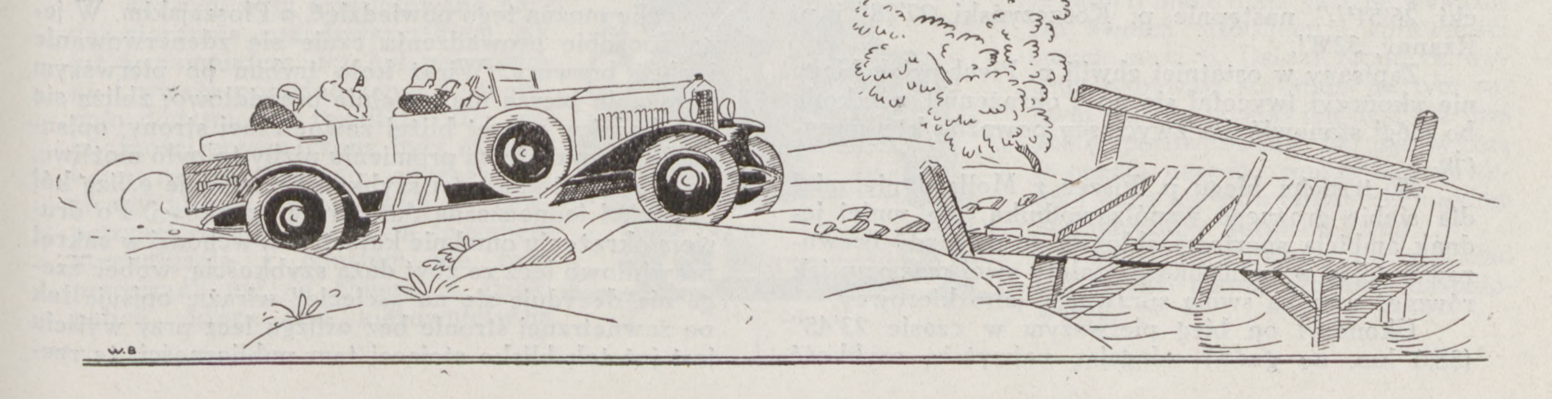
Szkoda tylko, że nagród tych było tak mało, a już puhar zdobyty przez p-ą Bogusławską powinien



Rys. 165. Pani Halina Toepferowa.

być conajmniej dwa razy wyższy, aby stał się proporcjonalny do jej wspaniałego rezultatu.

Ale kto to mógł przewidzieć?... Na drugi raz przynajmniej będziemy wiedzieli, co to znaczy zacząć z kobietami!



Wyścigi samochodowe w Poznaniu w dn. 27 czerwca

BĘDĄC delegowanym przez Komisję Sportową A. P., miałem okazję, po raz pierwszy, w dniu 27 czerwca b. r. być na wyścigach organizowanych przez Automobilklub Wielkopolski w Poznaniu. Wyścig odbył się tak jak w roku ubiegłym i latach poprzednich na trójkącie szos, położonym tuż za miastem u wylotu ulicy Grunwaldzkiej. Trójkąt ten posiada w obwodzie 3.400 metrów i składa się z odcinków mniej więcej prostych połączonych ze sobą pod kątami ostremi, tworzącemi trudne **wiraże.**

Mówiąc o „mniej więcej" prostych odcinkach miałem na myśli najdłuższy bok trójkąta, który posiada nieznaczną krzywiznę, wystarczającą jednak by stanowiła przy dużych szybkościach poważne niebezpieczeństwo. Fakt ten, został niestety bardzo dobitnie stwierdzony na wyścigach 2 lata temu (wypadek jakiemu uległ p. Michalski miał miejsce na tym kawałku toru).

Jeżeli dodam jeszcze to, że szosy są wązkie i obsadzone dość gęsto drzewami to łatwo się zorjentować, że tor jest bardzo trudny i wysoce niebezpieczny. To też nie należy oczekiwać w tych warunkach osiągnięcia zawrotnych szybkości, do jakich przyzwyczajeni jesteśmy, czytając sprawozdanie z zawodów zagranicznych i myliłby się ten, ktoby na podstawie cyfrowych wyników wyścigów w Poznaniu krytykował zbyt surowo nasz sport motorowy.

Trudności toru zacierają do pewnego stopnia różnice między maszynami, uwydatniając natomiast tem silniej sprawność sportową kierowców. Mówiąc o wyścigach 27 czerwca, jestem pewien, że gdyby była możliwość tego samego dnia ponownego odbycia zawodów z udziałem tych samych maszyn i kierowców, lecz ze zmianą obsady, rezultaty nie uległyby wielkiej zmianie. Dlatego też nie można mówić o zwycięstwie w Poznaniu tej lub owej marki, a jedynie o zasłużonem powodzeniu poszczególnych sportsmenów.

Wracając jeszcze do sprawy toru, muszę zaznaczyć, że w porównaniu do lat ubiegłych wiraże uległy zmianie na lepsze, gdyż zostały podwyższone i twardo ubite.

Do wyścigów dopuszczono motocykle i samochody, przyczem wynik biegów był następujący:

W pierwszym biegu p. Nożewnik wycofał się po pierwszem okrążeniu wobec czego, bieg wygrał p. Koszczyński w czasie 36'38" czyli z szybkością przeciętną 55,69 km. na godz. co dla motocykla tak małej pojemności motoru jest rezultatem zupełnie zadawalniającym.

Bieg drugi wykazał ogromną przewagę p. E. Budy, który wysuwa się odrazu na starcie na pierwsze miejsce i pierwszy przychodzi do mety w czasie 26'35" (76.74 km. na godz.). Drugim był p. K. Górecki 26'51 3/5" następnie p. Koszczyński 27'28" i p. Rzanny, 32'8".

Zapisany w ostatniej chwili p. Piechowiak biegu nie ukończył (wycofał się po 4 okrążeniu), a szkoda bo mógł stanowić dla zwycięscy poważną konkurencję.

W trzecim biegu p. Fiszer z Mollard nie miał dla siebie groźnego współzawodnika, nie mniej jednak ambicja sportowa skłoniła go do jazdy brawurowej gdzie w pełni okazał zalety swej maszyny jak również wysoką swoją sprawność jako kierowcy.

Ukończył on bieg pierwszym w czasie 23'45" (88,6 km. na godz.) osiągając najwyższą szybkość przeciętną całego biegu nietylko pomiędzy motocyklami, lecz i samochodami.

Drugi przybył p. Rogowski w czasie 25"36 2/5", trzeci uczestnik tego biegu p. Koszczyński wycofał się po 1 okrążeniu.

W następnym biegu (samochody) łatwo przybył pierwszy do mety p. Bieliński w czasie 29'28 4/5" (69,2 km. na godz.); p. Gunsch uzyskał 32,59 3/5".

Sensacją dnia był bieg 5-ty i ostatni, gdzie startowały 4 samochody, należące do 3-ch kategorji, puszczone jednak w jednym biegu, ze względu na małą listę zapisów.

Los dwóch Fiatów model 501 był z góry przesądzony wobec udziału maszyn takich jak Bugatti 8 cylindrowy z kierowcą p. Płoszajskim oraz Austro Daimlera ze sławnym już w Polsce „asem" sportu samochodowego p. H. Liefeldtem. Pomimo dużej różnicy w pojemności cylindrów tych dwóch maszyn, szanse ich wobec właściwości toru były zupełnie jednakowe.

Obie maszyny bardzo rasowe, posiadające w wysokim stopniu zdolność szybkich „reprise'ów" (osiągania dużego przyśpieszenia w krótkim przeciągu czasu) , oraz poważną szybkość maxymalną. Obie w doskonałym stanie.

Start odbywa się co 20 sek. w porządku wylosowanych numerów, a więc: Nr. 18 Fiat, Nr. 19 Austro Daimler, Nr. 20 Bugatti, i 21 Fiat. przed rozpoczęciem biegu widzi się wielką emocję między publicznością. Nastrój denerwującego oczekiwania potęguje się jeszcze skutkiem tego, że maszyny są już wszystkie na starcie jednak „ośmnastka", która ma pierwsza wyruszyć ma motor nie w porządku. Kilkakrotna próba, zamiana świec opóźnia start. Komisja sędziowska w pełnym składzie na trybunie. W międzyczasie staram się wysondować opinję: Bugatti czy Austro Daimler? Zdania wśród sędziów są podzielone. Zwolennicy Liefeldta powołują się na świetne przykłady z karjery tego dzielnego kierowcy, inni, a nie są oni w mniejszości twierdzą, że Płoszajski na treningu uzyskiwał doskonałe rezultaty pomimo wilgotnego toru, więc jeżeli teraz dobrze pójdzie... Jednym słowem nastrój niepewności i obustronnych nadziei.

Po rozpoczęciu biegu sytuacja zaczyna się szybko wyjaśniać.

Liefeldt jedzie świetnie. W pierwszym już okrążeniu mija Bielińskiego, wypuszczonego o 20 sek. wcześniej i coraz większą osiąga przewagę nad współzawodnikami. Wiraże bierze w sposób klasyczny wchodząc w zakręt w jednym i tym samym miejscu i opisując stale jeden i ten sam łuk b. możliwie dużym promieniem.

Widać, że czuje się zupełnie pewnie na maszynie, którą opanował w zupełności i wie co od niej może wymagać.

Nie można tego powiedzieć, o Płoszajskim. W jego sposobie prowadzenia czuje się zdenerwowanie i chęć brawury. Wiraż koło trybun po pierwszym okrążeniu bierze nie zupełnie prawidłowo; zbliża się i wchodzi w zakręt bliżej zewnętrznej strony, opisując łuk o mniejszym promieniu niżby to było możliwe, co przy dość znacznej szybkości powoduje oślizg kół tylnych i jednoczesną dużą tratę szybkości. Po drugiem okrążeniu omal nie katastrofa: wchodzi w zakręt prawidłowo lecz ze zbyt dużą szybkością, wobec czego nie decyduje się na „ścięcie" wirażu, opisuje łuk po zewnętrznej stronie bez oślizgu lecz przy wyjściu jest już tak blisko stojącej tam publiczności, że rze-

czywiście brakowało jeszcze zaledwie niewielu centymetrów i pierwszy szereg widzów znalazłby się na ziemi. Skończyło się szczęśliwie, ale chwila była wysoce denerwująca.

Następne wiraże bierze coraz pewniej nie jest jeszcze jednak zdecydowany zupełnie czy lepiej biegi zmieniać czy też zostawać na „prise directe". W ostatnich kilku okrążeniach jedzie bez zarzutu. Gdyby tak od początku to rezultat mógł być inny.

Bardzo ładnie jechał p. Bieliński wydobywając ze swej maszyny maximum tego, co dać mogła.

W rezultacie pierwszy przychodzi Liefeldt w czasie 24'2$^3/_5$" (84,85 km. na godz.) drugi Płoszajski w czasie 25'19" trzeci Bieliński 27'29$^3/_5$" i Turkiewicz 29'17$^2/_5$".

Zwycięzca witany jest długo niemilknącemi oklaskami. Płoszajski i Bieliński przyjmowani są również owacyjnie.

Liefeldt wykazuje najlepszy czas dnia w samochodach, jedno zaś okrążenie toru stanowi wogóle rekord dla tego toru (2,20$^1/_5$).

W rezultacie wyścigów Komisja Sędziowska przyznała liczne nagrody. (Patrz Protokół).

Przechodząc do oceny wyścigów jako takich, chcę zaznaczyć, że o ile liczba zapisów, zwłaszcza w samochodach nie była wielką, (co przypisać należy ogólnej sytuacji kraju) to jednak do startu zgłosiła się poważna liczba wybitnych sportowców i rezultaty osiągnięte przez nich chlubnie świadczą o postępie sportu motorowego.

Wśród motocyklistów zaszczytnie wyróżnił się p. Fischer v. Mollard. Jest to, jak mnie informowano, jeździec, który w tej dziedzinie rozpoczyna dopiero zbieranie laurów, a robi to z wielkiem powodzeniem. Niedawno, stając do konkursu w Gdańsku, ustalił tam rekord szybkości i należy się spodziewać, że coraz częściej będzie się go widziało na pierwszych miejscach.

Niepowodzenie p. Koszczyńskiego, który jest również wybitnym motocyklistą, można przypisać „pechowi", a także mojem zdaniem wyczerpaniu nerwowemu i zmęczeniu fizycznemu(stawał do 3 biegów kolejno). P. Buda osiągnął bardzo dobry czas w swojej kategorji, wybijając się na pierwsze miejsce swoją umiejętną jazdą. P. Górecki był dla niego bardzo niebezpiecznym współzawodnikiem.

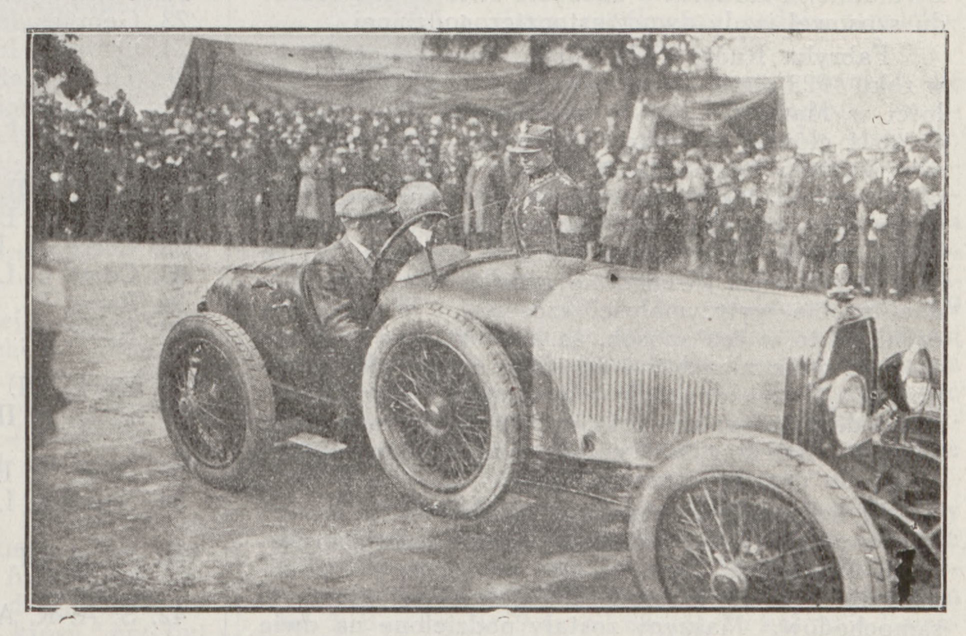
W biegach samochodowych, poza Liefeldtem i Płoszajskim, wyróżnił się p. Bieliński, który startował w dwuch biegach kolejno, wykazując wielką wprawę i opanowanie maszyny.

Wyścigi były przygotowane bardzo starannie, przedewszystkiem, jak już wspomniałem, tor był poprawiony i wiraże popodnoszone, co wpłynęło dodatnio na rezultaty. Dla publiczności przeznaczone były miejsca koło najtrudniejszego zakrętu od strony ulicy Grunwaldzkiej po zewnętrznej stronie toru. Tym sposobem komunikacja z miastem nie była przerwana ani na chwilę, a dzięki policji,, która pod kierownictwem członków A. W. pilnowała porządku i dzięki temu, że szosa w tym miejscu była odgrodzona sznurami zawodnicy nie mieli tych nieprzyjemnych chwil, kiedy jadąc z dużą szybkością widzi się przed sobą szosę zajętą do połowy przez tłumy widzów.

Bardzo pomysłowo były urządzone trybuny, składające się z trzech pochyłych pomostów, wybudowanych naprędce przez saperów, na których nastawiano ławek gdzie mogło się pomieścić wygodnie około 600 osób.

Sędziowie, chronometrażyści, i prasa ulokowani byli na dwupiętrowej wysokiej trybunie, skąd doskonale można było obserwować przebieg zawodów.

Publiczności dzięki ładnej pogodzie i bliskości miasta zebrały się tłumy do tego stopnia, że zabrakło biletów wejściowych i napewno nie przesadzę twierdząc, że wyścigom przyglądało się 10 do 12.000 osób.



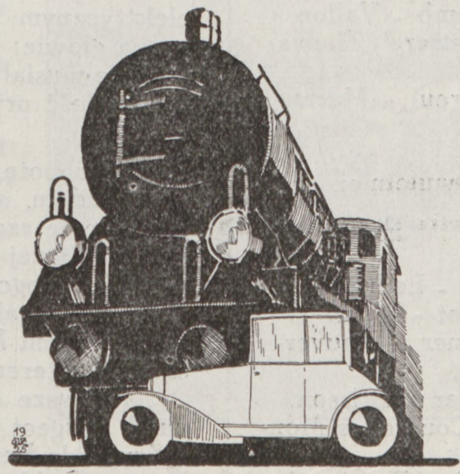
Rys. 166. P. Henryk Liefeldt, zwycięsca na wyścigach w Poznaniu w dn. 27 czerwca na sam. Austro - Daimler.

Chronometrowali oficerowie wojsk lotniczych pod kierownictwem kpt. Mańczaka przyczem za zasadę było przyjęte, że każda maszyna stopowana była przez trzy chronometry, z których jeden podawał całkowity czas biegu, dwa zaś na zmianę, ustalały czasy poszczególnych okrążeń.

Po ukończeniu wyścigów uczestnicy oraz goście podemowani byli ze staropolską gościnnością w sympatycznym lokalu A. W., gdzie też uroczyście zostały wręczone szczęśliwym zawodnikom nagrody.

Wyścigi poznańskie mają już swoją ustaloną i zasłużoną reputację i wielką zasługą Automobilklubu Wielkopolski jest stałe organizowanie tych zawodów, gdzie sportsmeni z całej Polski mają okazję wykazania swoich uzdolnień i sprawności swych maszyn. Dzięki temu, że wyścigi odbywają się stale na tym samym terenie wyniki ich dają już dziś skalę porównawczą bardzo ważną w ocenie naszego sportu motorowego i stają się poważnym czynnikiem popularyzacji automobilizmu.

Życzyćby należało, by przykład ten znalazł jaknajliczniejsze naśladowanie.



Konkurs wytrzymałości w Mans

NAJWIĘKSZE zawody świata, jak nazwali amerykanie konkurs wytrzymałości w Mans, odbyły się w tym roku po raz czwarty, w dniach 12 i 13 czerwca, odnosząc, jak zazwyczaj, wielki sukces pod względem sportowym i organizacyjnym. Na idealnie przygotowanym, szosowym torze w Le Mans, o długości okrążenia 17 km. 262 m., czterdzieści i jeden samochodów turystycznych walczyło w ciągu całej doby o zdobycie Drugiej Nagrody Dwuletniej, ufundowanej przez firmę Rudge Whitworth, o zakwalifikowanie do finału Trzeciej Nagrody Dwuletniej, i zarazem o zdobycie światowego rekordu szosowej jazdy dwudziestoczterogodzinnej.

Fabryka Rudge Whitworth, która zainicjowała w roku 1923 pierwszy na świecie konkurs wytrzymałości w Mans, i której wspaniałe puhary stanowią do dziś główną nagrodę konkursu, stworzyła dla swej imprezy regulamin niezwykle trudny, zawierający warunki, jakich nie stawia żaden inny konkurs wytrzymałości. Mianowicie fabryka samochodów, która pragnie definitywnie zdobyć nagrodę Rudge Whitworth, musi dwukrotnie poddać swe wozy trudnej próbie wytrzymałości szosowej. W praktyce czyni się to w ten sposób, że każdorazowo konkurs zawiera dwie niezależne od siebie rozgrywki: jedną finałową, która decyduje o przyznaniu nagrody samochodom zakwalifikowanym z poprzedniego roku, i drugą, eliminacyjną, kwalifikującą najlepsze samochody do przyszłorocznego finału.

W konkursie tegorocznym, samochodów zakwalifikowanych z roku ubiegłego do finału Drugiej Nagrody Dwuletniej, było 12, zaś do rozgrywki eliminacyjnej Trzeciej Nagrody Dwuletniej zgłoszono 40 samochodów. Maszyny zostały podzielone na dwie grupy i uszeregowane według litrażów:

Finał Drugiej Nagrody Dwuletniej.

Nr.	Marka	Litraż cm³.	Nazwiska kierowców
4.	Lorraine Dietrich I.	3446	Stalter - Brisson.
5.	Lorraine Dietrich II.	3446	de Courcelles-Mongin.
10.	Aries I.	2957	Laly - Chassagne.
17.	O. M. I.	2000	Minoia - Foresti.
18.	O. M. II.	2000	bracia Danieli.
20.	Rolland Pilain I.	1997	Delalande - Sire.
25.	Bignan I.	1979	Clause - Gauthier.
28.	E. H. P. I.	1500	Bouriat - Dolfus.
31.	Corre la Licorne I.	1495	Lestienne - Balart.
32.	Corre la Licorne II.	1495	Collomb - Vallon.
40.	O. M. III.	1099	Balestrero - Thelusson.
42.	S. A. R. A. I.	1098	Lécureul - Marandet.

Rozgrywka Trzeciej Nagrody Dwuletniej.

Nr	Marka	Litraż cm³.	Nazwiska kierowców
1.	Willys Knight I.	3872	Gros - Leduc.
2.	Peugeot I.	3830	Boillot - Rigal.
3.	Peugeot II.	3830	Wagner - Dauvergne.
4.	Lorraine Dietrich I.	3446	Stalter - Brisson.
5.	Lorraine Dietrich II.	3446	de Courcelles-Mongin.
6.	Lorraine Dietrich III.	3446	Bloch - Rossignol.
7.	Bentley I.	2996	Davis - Benjafield.
8.	Bentley II.	2996	Clement - Duller.
9.	Bentley III.	2996	Gallop - Thistlewaite.
10.	Aries I.	2957	Laly - Chassagne.
11.	Aries II.	2957	Duray - Flohot.
15.	Overland I.	2776	Deprez - Dumond.
17.	O. M. I.	2000	Minoia - Foresti.
18.	O. M. II.	2000	bracia Danieli.
20.	Rolland Pilain I.	1997	Delalande - Sire.
21.	Rolland Pilain II.	1997	Stremler - Challamel.
22.	Rolland Pilain III.	1997	Lasalle - Nezeloff.
23.	Georges Irat I.	1994	Rost - Bury.
24.	Georges Irat II.	1994	Derny - Rossy.
26.	Th. Schneider I.	1954	Poirier - Fontaine.
27.	Th. Schneider II.	1954	Tabourin - Lefranc.
28.	E. H. P. I.	1500	Bouriat - Dolfus.
29.	Jousset I.	1498	Saladin - Bonneau.
30.	Jousset II.	1498	bracia Molon.
31.	Corre la Licorne I.	1495	Lestienne - Balard.
32.	Corre la Licorne II.	1495	Collomb - Vallon.
33.	Corre la Licorne III.	1495	Errecalde - Galloisy
34.	Ravel I.	1465	Alitt - Duverger.
35.	Ravel II.	1465	Van Cuyck - Camuset.
36.	Ravel III.	1465	Kling - Rey.
37.	E. H. P. II.	1204	Bussienne - Decostier.
38.	E. H. P. III.	1204	Norac - Ballot.
39.	Salmson I.	1183	de Marmier - Sachot.
40.	O. M. III.	1099	Balestrero - Thelusson.
42.	S. A. R. A. I.	1098	Lécureul - Marandet.
43.	S. A. R. A. II.	1098	Duval - Armand.
46.	Salmson II.	1096	Casse - Rousseau.
47.	Salmson III.	1096	de Victor - Hasley.
48.	Aries III.	1085	Delano - Closset.
49.	Aries IV.	1045	Gabriel - Paris.

Każdy samochód prowadziło na zmianę dwóch kierowców, przyczem każdorazowo tylko jeden mógł się w nim znajdować dla prowadzenia i ewentualnych reperacji. Ażeby być dopuszczonym do klasyfikacji ogólnej, musiał każdy konkurent przebyć przynajmniej wyznaczoną, w zależności od kategorji, minimalną przestrzeń. Pozatem regulamin stawiał zawodnikom szereg innych wymagań: silnik wolno było rozruszać wyłącznie tylko starterem elektrycznym; kierowców obowiązywał kask ochronny na głowie; przez pierwsze 20 okrążeń bieg odbywać się musiał z rozpiętą budą. Z tej ostatniej przyczyny dość oryginalnie wyglądał start tegorocznego konkursu.

W sobotę, 12 czerwca, przed godziną czwartą po południu, samochody ustawione zostały po prawej stronie szosy, nieco ukośnie do kierunku jazdy. Po przeciwnej stronie, nawprost swych maszyn, ustawili się w pogotowiu kierowcy. Punktualnie o czwartej padł sygnał startu. Kierowcy rzucili się do wozów, poczem każdy musiał rozpiąć budę, rozruszyć silnik starterem, i dopiero wyruszał w drogę.

Pierwsze okrążenie przechodzi na czele samochód Peugeot Nr. 2, prowadzony przez Boillota, za którym idą Bentleye Nr. 7 i 9 oraz Lorraine Dietrich Nr. 6. Szybkość jest bardzo duża; w drugiem okrążeniu Lorraine Nr. 6 bije rekord okrążenia, robiąc



Rys. 167. Konkurs wytrzymałości w Mans. Start.

średnio 109 km./g. W ciągu pierwszej godziny sześć okrążeń przebywają cztery samochody: Peugeot Nr. 2, Lorraine Dietrich Nr. 4 i 6, oraz Bentley Nr. 8. Dalej po pięć okrążeń ma 13 maszyn, po cztery okrążenia — 22; trzy okrążenia przebył Jousset Nr. 30, a dwa zaledwie Willys Knight Nr. 1, maszyna silna ale niedostatecznie przygotowana.

W szóstem okrążeniu Aries Nr. 10 bije rekord toru, wykazując szybkość 111,5 km./g. Wkrótce odpada pierwszy samochód, Georges Irat Nr. 23, wywracając się do rowu. Przy końcu drugiej godziny na czele jest nadal Peugeot Nr. 2, który przebył 209,8 km. Za nim nieopodal idą: Lorraine Nr. 6 i Bentley Nr. 8.

Podczas trzeciej godziny wycofuje się Corre la Licorne Nr. 32 z powodu rozbicia karteru przez kamień. Boillot idzie ciągle na pierwszem miejscu, przebywając w trzy godziny 317,8 km. W tem samem okrążeniu znajdują się: Lorraine Dietrich Nr. 6 i 5, Peugeot Nr. 3 oraz Bentley Nr. 8. O okrążenie w tyle pozostali: Lorraine Nr. 4 , Bentleye Nr. 7 i 9 oraz Bignan Nr. 25.

W dwudziestem okrążeniu samochody zatrzymują się na krótko dla złożenia bud. Wkrótce zapada noc; zabłyskują reflektory maszyn współzawodniczących i wspaniale oświetlone trybuny.

Boillot traci tempo. O godzinie 11 w nocy jest on już zdystansowany o jedno okrążenie przez samochody Lorraine Dietrich Nr. 6 i Peugeot Nr. 3, które zrobiły 42 koła. 41 okrążeń oprócz Boillota mają: Lorraine Nr. 5, Bentleye Nr. 7 i 9 oraz Aries Nr. 10. Ten ostatni samochód bije ponownie rekord okrążenia, wykazując średnią szybkość 114,2 km./g.

Około północy wycofują się: Corre la Licorne Nr. 31, Aries Nr. 11 z powodu wybuchu benzyny i Salmson Nr. 47 skutkiem wpadnięcia do rowu. O godzinie pierwszej na czele idzie samochód Lorraine Dietrich Nr. 6, który zrobił 54 okrążenia. 53 koła mają: Peugeoty Nr. 2 i 3, Lorraine Nr. 5 i Bentley Nr. 9; 52 — Aries Nr. 10; 51 — Lorraine Nr. 4 i Bentleye Nr. 7 i 8. 49 okrążeń przebył włoski samochód O. M. Nr. 17, 48 — O. M. Nr. 18, 47 — Bignan Nr. 25.

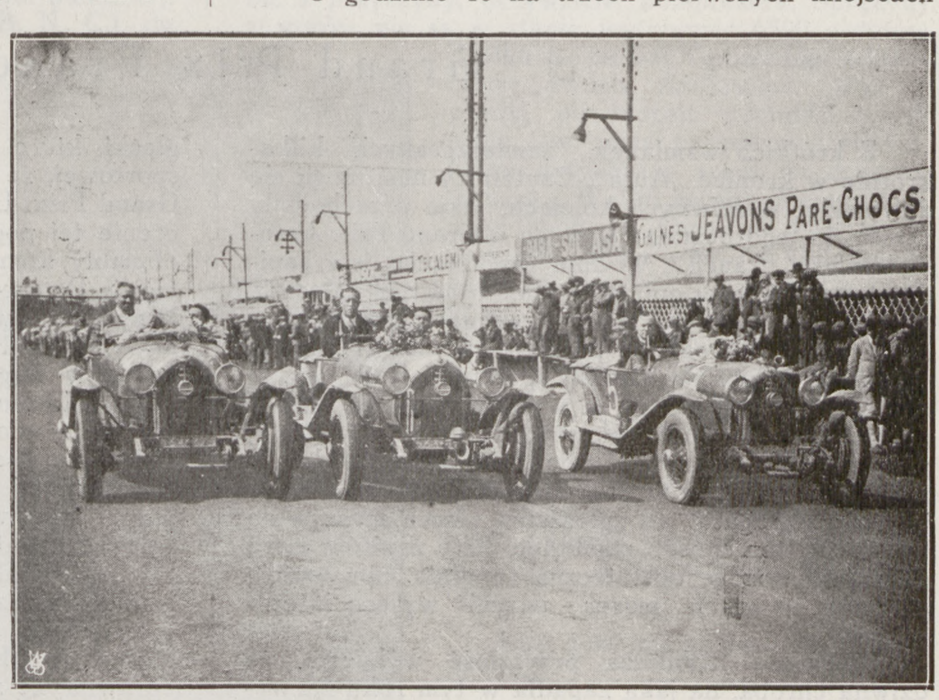
W połowie konkursu, czyli o 4 rano, sytuacja trwa prawie bez zmiany. Lorraine Dietrich Nr. 6 idzie z przewagą jednego okrążenia, mając ich zrobionych 73. Komisarze zatrzymują samochody, które w ciągu dwunastu godzin nie przybyły wyznaczonego minimalnego dystansu. Ofiarą regulaminu padają samochody Ravel Nr. 34 i 36.

Od tego momentu mnożyć się zaczyna liczba wycofanych samochodów. Pierwszy odpada Aries Nr. 10, któremu, po chwilowem zatrzymaniu silnika, starter odmówił posłuszeństwa z powodu wyczerpania baterji akumulatorów. Dalej odchodzą Bentley Nr. 8, Rolland Pilain Nr. 22, Salmson Nr. 39 i in. O godzinie piątej zdyskwalifikowane zostają przez komisarzy oba samochody Peugeot, jeden za rozbicie przedniej szyby, drugi skutkiem ręcznego rozruszenia silnika, spowodowanego również wyczerpaniem się baterji. Wkrótce potem wycofuje się Th. Schneider Nr. 26.

Po tych zaburzeniach przez dalsze trzy godziny panuje zupełny spokój. Samochód Lorraine Dietrich Nr. 6 do godziny 7 rano przebył 92 okrążenia, zdobywając przewagę trzech okrążeń nad Lorrainem Nr. 5. Bentley Nr. 9 zrobił 88 kół, 86 kół mają Lorraine Dietrich Nr. 4 i Bentley Nr. 7, 83 — O. M. Nr. 17, 81 — O. M. Nr. 18 i t. d.

Około 8 rano wycofuje się Jousset Nr. 29, a wkrótce po nim E. H. P. Nr. 38 i Bentley Nr. 9. Pozostaje na torze 20 samochodów.

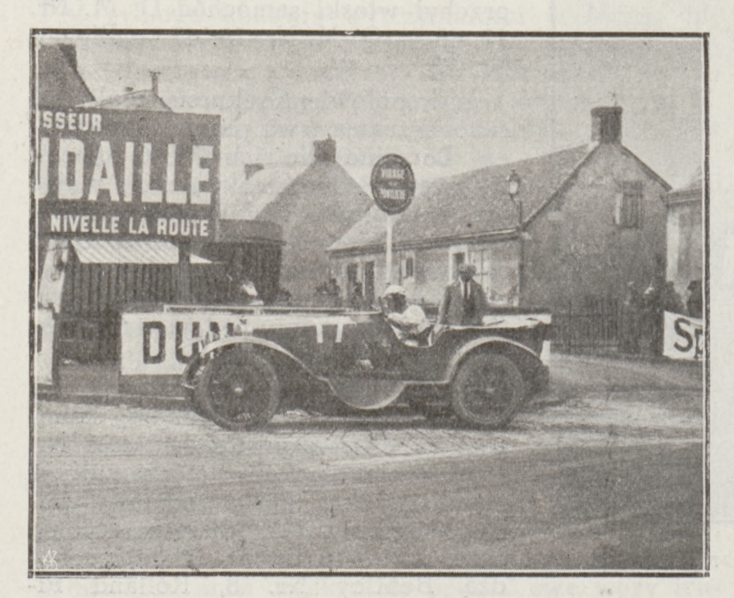
O godzinie 10 na trzech pierwszych miejscach



Rys. 168. Konkurs wytrzymałości w Mans — 3 zwycięskie samochody Lorraine - Dietrich.

idą już tylko trzy Lorrainy. Pierwszym jest Nr. 6, który przebył 110 okrążeń.

W godzinę później komisarze zatrzymują samochód O. M. Nr. 40, którego kierowcy przekroczyli przepisy regulaminu.



Rys. 169. Konkurs wytrzymałości w Mans. Minoia na O. M.

W okrążeniu 118 samochód Lorraine Dietrich Nr. 5 zaczyna rozwijać szaloną szybkość i bije rekord toru, przebywając okrążenie ze średnią szybkością 114,5 km./g. Wielka szybkość tego samochodu pozwala mu na przybliżenie się do maszyny Nr. 6, idącej bardzo regularnie na pierwszem miejscu. O godz. 1 po poł. jest on za nią już tylko o dwa okrążenia, a do godziny 3 nadrabia jeszcze jedno koło. Ale czwarta godzina już niedaleko. Po trzeciej wycofuje się jeszcze ostatnia maszyna, Bignan Nr. 25, i wszystko trwa bez zmiany, aż do końca.

O godzinie czwartej komisarze zatrzymali samochody. Lorraine Dietrich Nr. 6, który prawie od zaczęcia biegu szedł na pierwszem miejscu, z początku tylko o kilkaset metrów będąc wyprzedzonym przez Peugeota, przebył w ciągu doby fantastyczny wprost dystans 2553 km. 510 m., z szybkością średnią 106,2 km./godz., co stanowi światowy rekord szosowej jazdy dwudziestoczterogodzinnej. Dalsze miejsca zajęli:

2. Lorraine Dietrich Nr. 5 — 2533 km. 452 m.; 3. Lorraine Dietrich Nr. 4 — 2403 km. 418 m.; 4. O.M. Nr. 17—2327 km. 108 m.; 5. O. M. Nr. 18—2262 km, 322 m.; 6. Bentley Nr. 7 — 2067 km. 500 m.; 7. Th. Schneider Nr. 27—2037 km. 950 m.; 8. Rolland Pilain Nr. 21 — 2028 km. 854 m.; 9. E. H. P. Nr. 37 — 1928 km. 482 m.; 10. Salmson Nr. 46 — 1914 km. 820 m.; 11. Corre la Licorne Nr. 33 — 1888 km. 558 m.; 12. S. A. R. A. Nr. 42 — 1839 km. 476.; 13. S. A. R. A. Nr. 43 — 1798 km. 848 m.; 14. Aries Nr. 49 — 1758 km. 962 m.

Pozostałe samochody, niewyliczone powyżej, mimo ukończenia biegu nie zostały klasyfikowane ani zakwalifikowane do przyszłorocznego finału Trzeciej Nagrody Dwuletniej, ponieważ nie przybyły w ciągu doby wyznaczonych minimalnych dystansów.

Wynik finałowej rozgrywki Drugiej Nagrody Dwuletniej został obliczony na punkty według wzoru, uwzględniającego różnorodność litraży konkurujących samochodów. Klasyfikacja wypadła następująco:

1. Lorraine Dietrich Nr. 5. punktów 1,208.
2. O. M. Nr. 17. punktów 1,207.
3. O. M. Nr. 18. punktów 1,167.
4. Lorraine Dietrich Nr. 4. punktów 1,146.
5. S. A. R. A. Nr. 42, 1,106.

Jak widzimy świetny Lorraine Dietrich zdobył swe pierwsze miejsce z wielkim trudem. Dwulitrowy samochód włoski O. M. zajął drugie miejsce z różnicą zaledwie jednej tysiącznej punkta. Niewiele brakło, a Włosi zdobyliby Drugą Nagrodę Dwuletnią firmy Rudge Whitworth.

Mak.

Grand Prix Francji

Z krótkich wzmianek, zamieszczanych kilkakrotnie w kronice „Auta", Czytelnicy nasi mogli się dowiedzieć o dziwnych kolejach, jakie przechodziły zapisy do tegorocznego wyścigu o Grand Prix Automobilklubu Francji. W dniu zamknięcia listy zapisów o pojedyńczej opłacie widniało na niej zaledwie sześć zgłoszeń, dwóch fabryk francuskich: Sima Violet i Talbot. W okresie późniejszym, dzięki usilnym staraniom członków Komisji sportowej francuskiego Automobilklubu, którzy za wszelką cenę nie chcieli dopuścić do skandalu, jak również dzięki wytężonej propagandzie prasowej, udało się skłonić dwóch jeszcze konstruktorów francuskich, Ludwika Delage i Hektora Bugatti, do zgłoszenia swych maszyn do biegu. W ten sposób zamknięto listę zapisów cyfrą dwunastu wozów, dostateczną zupełnie, aby wyścig czterech sławnych marek uczynić wysoce interesującym.

Jednakże najbliższa przyszłość wykazała, że dziwna chroba, na jaką zapadła w tym roku zazwyczaj tak świetna impreza Automobilklubu Francji, nie została bynajmniej uleczona. Na dwa tygodnie przed datą wyścigu zaczęły krążyć uporczywe pogłoski, które przedostały się i do codziennej prasy sportowej, że fabryka Talbot nie weźmie udziału w Grand Prix. Ukazało się coprawda oficjalne zaprzeczenie tej pogłoski, jednakże już w tydzień później oficjalny komunikat stwierdził, że nietylko Talbot, lecz i Delage, zadeklarowały wycofanie się z konkursu, z powodu niedostatecznego przygotowania nowych, półtoralitrowych samochodów wyścigowych. W ciągu ostatniego tygodnia stało się wreszcie wiadomem, że z tejże przyczyny i Sima Violet nie stanie do wyścigu, i oto starannie tuszowany skandal stał się faktem dokonanym: do zawodów o wspaniałej, dwudziestoletniej tradycji stanęło tym razem trzy, wyraźnie trzy samochody, jednej tylko fabryki Bugatti.

Mimo takiego stanu rzeczy wyścig postanowiono doprowadzić do skutku i w niedzielę, 27 czerwca, rozegrał się on na torze autodromu Miramas pod Marsylją. Mała ilość uczestniczących samochodów sprawiła, że zarzucony został projektowany zdawna regulamin przedbiegów i finału i wyścig rozegrano w jednym biegu na przestrzeni 509 km. 560 m. w 100 okrążeniach toru. Celem stworzenia warunków

jazdy, jak najbardziej podobnych do jazdy po szosie, dobudowano do obu linji prostych autodromu dwie pętle w kształcie litery U, obowiązujące do przebycia przy każdem okrążeniu toru, na których kierowca zachowywać się musiał, jak na normalnym, ostrym zakręcie szosy.

Wyścig trzech samochodów Bugatti, prowadzonych przez tak wytrawnych kierowców, jak Juljusz Goux, Constantini i de Vizcaya, mógł być nawet dość emocjonujący. Niestety zupełnie niedostateczne przygotowanie i tych trzech samochodów sprawiło, że jedna tylko maszyna, pod sterem Gouxa, przybyła nieomal walkoverem cały dystans, zupełnie bez walki i z dość słabą szybkością, zaś pozostałe dwa samochody więcej czasu spędziły na punktach zaopatrzenia, aniżeli na torze. W rezultacie Goux minął celownik po 4 godzinach 38 minutach 43 sekundach samotnej jazdy, osiągając szybkość średnią 109 km. 769 m./godz., zaś de Vizcaya wycofał się w okrążeniu 46 a Constantini w 85. Tak opłakanie przedstawia się rezultat dwunastego Grand Prix Automobilklubu Francji.

——o——

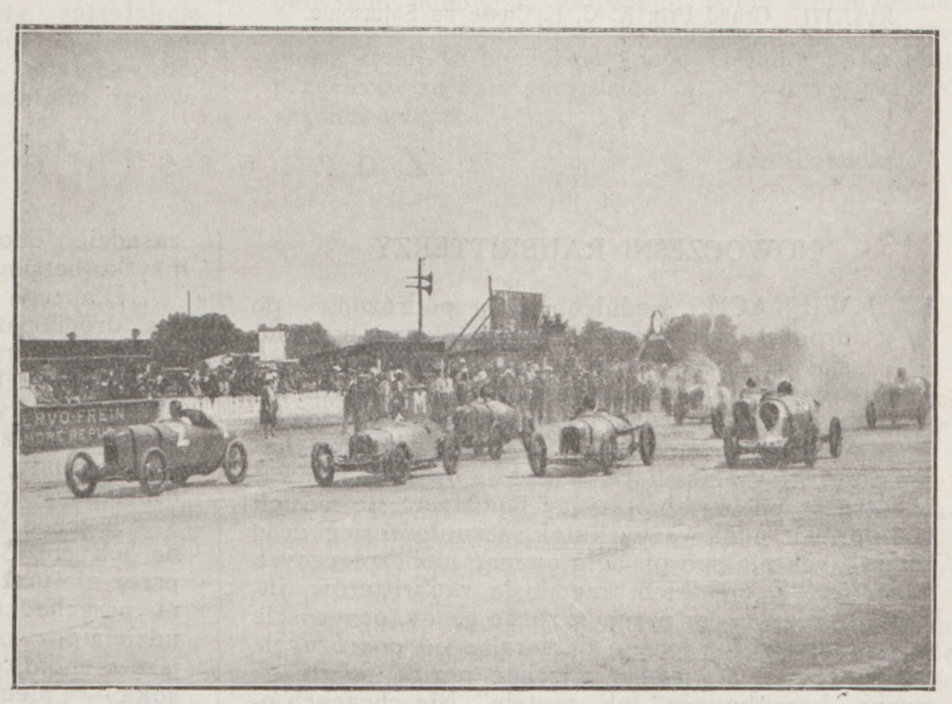
Nic zatem dziwnego, że uwaga publiczności, dość licznie tego dnia zgromadzonej w Miramas, zwróciła się głównie ku drugiej imprezie, która dzięki przedziwnej intuicji członków komisji sportowej Automobilklubu Francji została urządzona dla uświetnienia zawodów o Grand Prix, a zrządzeniem losu stała się od zawodów tych kilkakroć ciekawszą. Imprezę tą stanowił wyścig dla małych samochodów, do 1100 cm.³ pojemności cylindrów, który zgromadził na starcie 15 zawodników, podzielonych na trzy następujące kategorje:

Kat. 1100 cm³. Casse (Salmson), Morel (Amilcar), Dufour (Dufour Giraud), Gubernatis (B. N. C.), de Victor (Salmson), Martin (Amilcar), de Joncy (B. N. C.), Rousseau (Salmson), Duray (Amilcar), Gendrot (Salmson).

Kat. 750 cm.³.: Zubiaga (Austin), Benoist (Sima Violet), Berrhe (Octo).

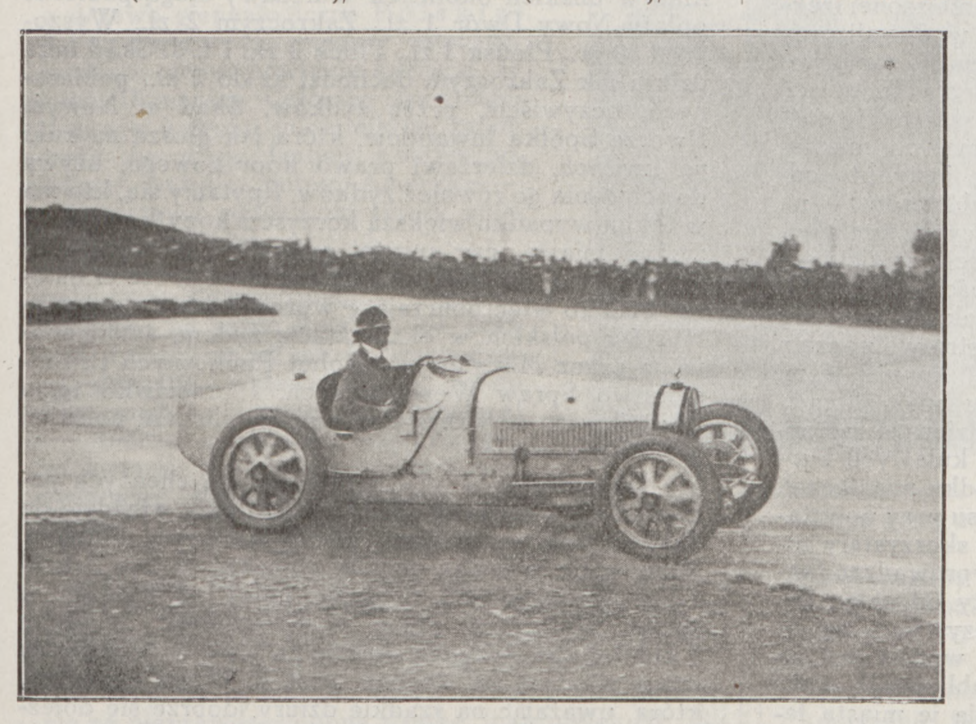
Kat. 500 cm³.: Enders Jack (Sima Violet), Stanton (Sima Violet).

Amatorów emocjonującej walki bolidów spotkał i tym razem srogi zawód. Dawno oczekiwane spotkanie dwóch konkurencyjnych marek francuskich, Amilcar i Salmson, skończyło się fiaskiem. Przez pierwsze trzy okrążenia bieg prowadził Morel na Amilcarze, który na swej szybkiej maszynie zrobił rekordowe w tym dniu (wliczając i bieg o Grand Prix dla samochodów 1500 cm³.) okrążenie, rozwijając 127,5 km/godz. Jednakże już wkrótce wycofuje się



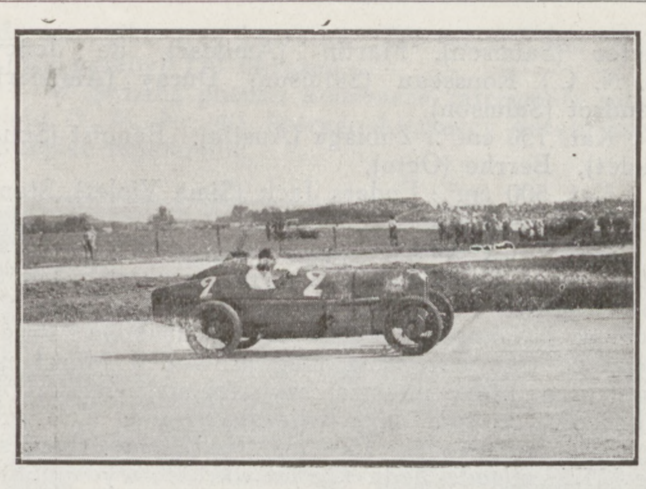
Rys. 170. Grand Prix A. C. F. Start.

on, z przyczyny, oczywiście, kompresora. Sprężyny zaworów nie są w stanie wytrzymać 6500 obrotów silnika na minutę i powodują odpadnięcie dwuch Amilcarów, gdyż w chwilę po Morelu odchodzi z wyścigu z tej samej przyczyny i Martin, który dotychczas szedł na drugiem miejscu. W ten sposób miejsce czołowe zdobywa Casse na Salmsonie, za którym idą Duray, de Victor, Gubernatis, Gendrot etc. Sytuacja trwa prawie bez żadnych zmian aż do okrążenia 23, w którem wycofuje się ostatni Amilcar, prowadzony przez Duraya, z powodu wybuchu benzyny. Odtąd Salmsony prowadzą bieg bezkonkurencyjnie, aż do końca i Casse odnosi dość łatwy sukces. W kategorji 750 cm.³ zwycięża bez trudu Zubiaga i w kat. 500 cm.³ Enders Jack. A oto szczegółowe rezultaty:


Rys. 172. Grand Prix A. C. F. Goux na Bugatti.

Kat. 1100 cm³. Dystans 245 km. 780 m.

1. Casse (Salmson) 2:25:56 szybkość średnia na godzinę 104 km. 752 m.



Rys. 171. Grand Prix A. C. F. Casse na Salmsonie.

2. Gendrot (Salmson) 2:30
3. Gubernatis (B. N. C.) 2 : 35 : 39
4. Rousseau (Salmson) 2:41:08
5. de Joncy (B. N. C.) 2:47:53
6. Dufour (Dufour Giraud) 2:59:45
7. de Victor (Salmson) o 5 okrążeń w tyle.

Kat. 750 cm³. Dystans 203 km. 824 m.

1. Zubiaga (Austin) 2:31:20 szybkość średnia na godzinę 80 km. 810 m.
2. Berthe (Octo) o 3 okrążenia w tyle.

Kat. 500 cm³. Dystans 163 km. 059 m.

1. Enders Jack (Sima Violet) 2:17:36 szybkość średnia na godzinę 71 km. 101m.
2. Stanton (Sima Violet) 2:20:04

M. K.

Zdzierstwo

NOWOCZEŚNI RAUBRITTERZY

W WIEKACH średnich każdy podróżujący po drogach państwowych przygotowany być musiał na opłacanie w pewnych punktach określonego haraczu, który pobierali od niego dumni baronowie, uzurpujący sobie prawo do pewnego odcinka drogi. W razie niezapłacenia nałożonego haraczu, baron poprostu grabił ofiarę, a w razie oporu mordował ją. W czasach owych wszyscy poddawać się musieli temu prawu, ponieważ wskutek szczupłości sieci dróg ówczesnych nie sposób było ominąć niebezpiecznych odcinków. Z upadkiem rzemiosła raubritterów, intratny ten proceder przejęły różne grody, oczywiście w złagodzonej już formie pobierając od podróżnych, którzy chcieli do miasta wjechać pewną opłatę — zwaną „kopytkowem" lub „mytem". Nie chcących opłaty tej uiścić nie przepuszczano przez bramę zmuszając ich do omijania miasta okrężnemi dróżkami. W wiekach liberalizmu kopytkowe poczęto znosić, ponieważ przekonano się, iż nie wynagradzało ono miastu strat, jakie to ponosiło wskutek zmniejszonej frekwencji obcych, którzy wszak chętnie wydawali przy okazji swe pieniędze. Przed pojawieniem się samochodu kopytkowe mało jeszcze gdzie przetrwało. Aliści gdy turystyka samochodowa poczęła szerzej się rozwijać, chciwość zarządów różnych małych miasteczek, została silnie pobudzoną. Stare instynkty odżyły z dawną siłą w sukcesorach raubitterów — na widok przejeżdżających w błyszczących samochodach bogaczy, (w mniemaniu oczywiście zawistnych łyków). I oto pod pozorem konieczności lepszego utrzymywania bruków swych miasteczek, dla wygody przejeżdżających samochodów, magistraty poczęły znowu stosować zdzierstwo, zwane kopytkowem. Oczywiście, nic dla naprawy bruku ulic zarządy miasteczek nie zrobiły — pieniądze zdzierane z przejeżdżających turystów idą na łatanie kulawych budżetów pipidówek, a samochody na środku miasteczek toną w błocie, lub łamią resory. Z haosu przy powstawaniu Państwa Polskiego skwapliwie skorzystały zarządy miasteczek, by samowolnie powprowadzać fantastycznie, częstokroć wysokie opłaty od samochodów — powierzając ściąganie ich oczywiście mniejszościom narodowym. Niezrozumiałe wprost jest na jakiej zasadzie Ministerstwo Robót Publicznych sankcjonowało te opłaty. Wszak pobierają je miasta leżące przy drogach państwowych, które to drogi na zasadzie obowiązujących praw służą ogółowi do użytku bezpłatnego.

Dlaczego więc ma ktokolwiek prawo przerywania drogi państwowej zaporą zwaną szlabanem i zmuszania przejeżdżających do opłacania jakiegoś haraczu. Niechby miasta te w takim razie, chcąc pobierać opłaty za wjechanie do nich, pobudowały własnym kosztem szosy okrężne. Skąd jednak miasta te otrzymały prawo do dysponowania odcinkami drogi państwowej?

A jeżeli nawet, niektórym miastom, ze względu na ich ciężkie położenie finansowe i podjęcie się przez nie utrzymywania w dobrym stanie nawierzchni, przechodzącej przez nie drogi państwowej Rząd udziela pozwolenia pobierania pewnej spłaty za przejazd wehikułów, to niechże opłata ta będzie niewysoka — i niech zwłaszcza na tej samej drodze prawo takie nie będzie udzielane kilku sąsiadującym ze sobą miastom. Każda podróż bowiem w takim razie staje się dla przeciętnego człowieka stanowczo zbyt kosztowną, a zwłaszcza nieprzyjemną. Skąd naprzykład w bliskich okolicach Warszawy mogą pobierać opłaty Nowy Dwór 1 zł., Zakroczym 2 zł., Wyszogród 50 gr., Płońsk 1 zł., Płock 3 zł., i t. d. Skąd taka dziura jak Zakroczym dochodzi aż do 2 zł., pobieranych, oczywiście, przez żydków. Skąd w Nowym Dworze Spółka Inwalidów, która jak głoszą nadruki na kwitach, dzierżawi prawo kopytkowego, używa do ściągania go również żydków. I pytamy się, kto ma w takim wypadku większą korzyść z kopytkowego — zarząd miasta, czy sprytni poborcy żydowscy. Bez wglądania w rachunki wiemy napewno — że ci ostatni. Jest to więc oburzające wprost oddanie automobilistów polskich w eksploatację żydom, sankcjonowane przez Ministerstwo Robót Publicznych i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. I przeciwko temu „Auto" wraz ze wszystkimi automobilistami polskimi gorąco protestuje.

Dla informacji automobilistów nie chcących pozwalać się obdzierać przez żydów, przy wjeździe do Zakroczymia — możemy podać marszrutę okrężną. Mianowicie w suchą pogodę objechać można Zakroczym następującemi drogami: jadąc od Płońska w stronę Warszawy, nieco za Kroczewem to jest o 5 klm od Zakroczymia skręcić na lewo w brukowaną szosę wiodącą na wschód. Jest to droga forteczna, którą, uważając na rzadkie dziury, dobrze się dojeżdża przez Strubiny do folwarku Janowo. Tu skręcić

neleży na prawo na trakt wiodący z Wrony do Zakroczymia, poczem ujechawszy około 1½ klm. i uważając przy przejeździe wbród przez strumyk, aby jechać nie zatrzymując się 2 lub 3 chyżością — skręcić na lewo w polną drogę przez Otpadki, względnie twardą i dobrą, kierując się na wschód. Dróżką tą dojeżdżamy do ugorów fortecznych i tu po przebyciu około ¼ klm. piasku nie grzęskiego dojeżdżamy do szosy pod samą fortecą w miejscu, gdzie skręcając biegnie ona okrążając na południe Modlin, by stąd prosto prowadzić do Zakroczymia.

Droga wskazana w porze suchej jest zupełnie dobra i łatwa do przebycia samochodem —przyczem jest bardzo malowniczą. Nakłada się nią prawdopodobnie nie więcej niż 2 klm., co daje w zysku niewielką kwotę zaoszczędzoną wskutek uniknięcia opłaty kopytkowego, ale głównie dużą satysfakcję moralną, iż nie jest się baranem, który daje się powolnie strzydz przez raubritterów — zdzierczy magistrat zakroczymski wraz z jego knechtami, żydowskimi poborcami.

Mn.

ZDZIERSTWO PENSJONATOWE

Otrzymujemy list następujący:

„Szanowny Panie Redaktorze! W ubiegłą niedzielę, t. j. w dn. 11 b. m. grono automobilistów w ilości 9 osób, pośród których paru członków Klubu, z niżej podpisanym, wybrało się na wycieczkę do miejscowości Dębe, pod Zegrzem, gdzie w dość reklamowanym pensjonacie zatrzymano się na obiad, który nawiasem tu dodam, w przeddzień został zamówiony.

Podany obiad był wybitnie „seryjny" i bardzo marny, policzony zato w rachunku po zł. 10 od osoby.

Pragnąc przed tem zdzierstwem ostrzec automobilistów, którzy nieświadomie mogliby cytowany pensjonat odwiedzić, pozwalam sobie najuprzejmiej prosiś Szanownego Pana Redaktora o łaskawe zamieszczenie w poczytnym Jego Organie paru słów przestrogi, za co z góry dziękując wyrazy wysokiego szacunku łączę.

Jan Tomicki.

„One" na raidzie...

TYLKO proszę nie myśleć, że to się czyta „Uan", z angielska, i że chodzi o opis nowej maszyny, tudzież, o jej sportowe wyczyny;

O n e — to znaczy one...

Boginki z mgieł utkane. Kwiaty naszych serc. Pastele sentymentu. Cuda piękności. Źrenice naszych źrenic. Czerwone ciałka naszej krwi. (Może już dosyć?)

— Kobiety!

— — — — — — — — —

Geńjalny genueńczyk szukał przed wiekami krótszej drogi do Indji — i odkrył Amerykę.

Automobilklub Polski szukał sezonowej atrakcji sportowej — i odkrył polską kierowczynię!

Komu by się to odkrycie wydało niedość doniosłem i epokowem a drzewo gienealogiczne P o l s k i e j K i e r o w c z y n i niedość interesującem — temu powiemy karcąco, że syna Domenico Colombo wywodzili drzewiej z cechu sukienników, zanim trafił na dwór Izabeli Kastylskiej, odkrył Antylle, potem Amerykę — i pozostawił potomkom tytuły margrabiów Jamajki...

Zatem — zamieććie proch przed polskiemi kierowczyniami, klękając rycersko na jedno kolano, na znak czci, i uczcijcie ich młodą, wschodzącą dynastję, wsławioną na trasie Warszawa — Łomża — Warszawa!

Inaczej — tak się z wami rozprawi historja, jak się rozprawiła z niegodziwym Bobadillą, wrogiem Kolumba!

— — — — — — —

Patrząc na smukłą, białą, jak alabaster, rasową i wypieszczoną niewieścią rączkę, spoczywającą na wolancie, mruknął mój znajomy, zajadły wróg kobiet:

— To jest b i ż u t e r j a, a nie ręka!

Drugi zasię mój znajomy, zezujący konspiracyjnie na nieprawdopodobną stópkę, (pantofelek Nr. 33!) łechcącą sprzęgło, szepnął ironicznie:

— To jest p r o w o k a c j a, a nie noga...

Byli jeszcze na starcie, w owym dniu pamiętnym, inni jeszcze niewierni Tomasze, którzy robili sobie, szydząc zwierzenia:

— Jeżeli ją bodaj raz zarzuci, straci głowę.

— Niedaj Boże, żeby tam przyszło do montowania koła... Napewno się rozpłacze!

— Po błocie będzie jechała 20, a po dobrej drodze — 40 na godzinę!

O niedowiarki! Ludzie małego serca! Jakżeście się mylili! Z Jakiem zdumieniem dowiadywaliście się potem o tempie tego niewieściego Raidu, którego nie



Rys. 173. Wicekomandor p. P. Bitschan udziela informacji zawodniczkom i ostrzega przed niebezpiecznemi wirażami.

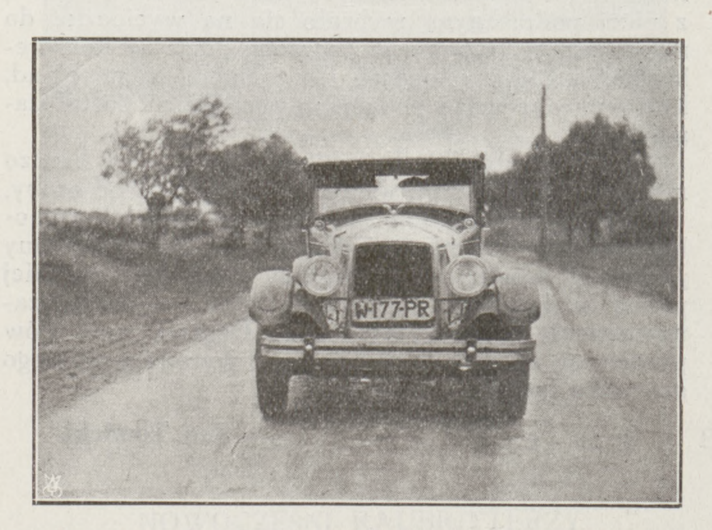
powstydziłby się Liefeldt z Bettaquiem! Z jaką konfuzją witaliście je potem na finischu, stwierdzając, że nietylko f o r m a, ale nawet... puder wytrzymał!

— — — — — — — — —

Przekonał się zarozumiały świat męski, że niekoniecznie trzeba być Garkowienką, czy Sztekkerem, żeby dać radę maszynie...

I skłoniły się z respektem głowy młodzieży wielbiąc rozum i dojrzałe decyzje Konwentu Senjorów Automobilklubu, którzy ten I-y Raid niewieści obmyślili i przeprowadzili fortunnie.

— — — — — — — —



Rys. 174. Jewett pani Marji de Lavaux w pędzie.

A oto kilka strzępków wywiadów, udzielonych nam przez urocze nasze sport-ladies, rzucających jaskrawe światło na tę pierwszą jazdę konkursową... Zobaczycie, jak się czuły One — na raidzie.

Pani X. — Radzono mi na starcie, żebym jechała „równo sztywno z bukietem w ręku". Jechałam równo; mój komisarz jechał trochę sztywno (zwłaszcza na wirażach) — co do prasy, tyle tylko wiem, że trzymała przez cały czas mój bukiet... na sercu.



Rys. 175. Przed restauracją w Łomży.

Pani Y. — Gdyśmy stali blizko pół godziny na przejeździe kolejowym pod Jabłonną, niecierpliwili się moi towarzysze, podżartowując, że dojedziemy do Łomży o północy do Warszawy zaś — za dwa dni. Ale w 5 minut później słyszałem za sobą trochę nerwowe okrzyki: „Na miłość Boską, Kochana Pani, nie tak prędko"!

Pani Z. — Ile razy mój komisarz widział na szosie krowę, tyle razy wołał: „Bez gazu! Bez gazu"! Teraz jak spojrzę na krowę, zdaje mi się, że to dynamit....

Pani S. — Dwa razy miałam w życiu szaloną tremę: pierwszy raz na maturze, drugi raz w kościele, w dniu mojego ślubu. Ale to wszystko było niczem wobec tremy jaką czuł mój... komisarz.

Pani F. — Jechałabym znacznie pewniej, gdyby nie mój mąż. Wyobraźcie sobie, że po każdym mokrym wirażu, wziętym bez kiksa, ten okropny człowiek mówił mi do ucha: „Kocham Cię"!

Pani B. — Chłodnica jest rodzaju żeńskiego akselerator — męskiego. Jaka to niesprawiedliwość! Przecież powinno być odwrotnie!

— — — — — — — —



Rys. 176. Obsada zwycięskiej Lanci posila się w drodze.

Trzech Budrysów przywiozło niegdyś z wypraw wojennych zdobycz nielada: trzy laszki!
Stary był kolosalnie kontent z synowych.
— Dlaczego?

„...bo nad wszystkich ziem branki
milsze laszki - kochanki,
wesolutkie, jak młode koteczki".

Gdyby zacny Budrys - senior dowiedział się jeszcze, że współczesne laszki prowadzą samochody, jak anioły, że mają kuraż, że są wytrzymałe i pewne, że absolutnie dorównywują mężczyznom — wpadłby w istny szał!

Dopieroż by to była uciecha! Tu z pod burki wyzira pani de Lavaux ze ślicznym Jewettem pod pachą, tam znów pani Bogusławska, z Lancią, jak cukierek, ówdzie Walkirje - Schielowe, dziedziczki na Tatrach (Bagatela!) pani Grodzińska z Minerwą, Jabłońska z Cytrynką, Marchlewska z Fiatem... Wszystkie, wszystkie!

— A cóżby to dopiero za gaudium było nieopisane, gdyby Budrys - junior wyłonił spod tej legendarnej burki... Doktora medycyny!?

— — — — — — — —

Proza, zaiste, za blada!
Ten raid powinien być opisany stopą Saficką!

Zdzisław Kleszczyński.

INŻYNIER ANTONI DĄBROWSKI.

Motoryzacja transportu i rozwój jej w Europie zachodniej

(streszczenie odczytu z dn. 4. XII. 25 r.).

(Dalszy ciąg).

Obecne przedsiębiorstwo autobusowe w Paryżu po odkupieniu go od Powszechnego T-wa Omnibusów w Paryżu w roku 1920-ym przez departament Seiny stanowi wspólnotę z przedsiębiorstwem Tramwajów. Tramwaje nie są w Paryżu popularne; tłumaczy się to tem, że publiczność przez długi szereg lat przywykła do innego, powszechniejszego środka lokomocji, jakim były autobusy, a stroniła od tramwajów, podzielonych dawniej na kilka różnych przedsiębiorstw i zapewne z tego powodu gorzej skoordynowanych w swym ruchu. —

Dość, że dzisiaj przeciętnemu paryżaninowi nie przychodzi na myśl uciekać się do tramwaju, jeżeli ma oba środki lokomocji do wyboru, lecz napewno siada do autobusu.

Ilość przerw w ruchu i uszkodzeń jest w tramwajach znacznie większa, niż w autobusach, a w każdym razie dość znaczna, żeby dać pole tej ujemnej opinji, jaką słyszy się o szybkości i pewności lokomocji tramwajowej.

Tak więc przynajmniej wewnątrz Paryża, t. j. w rozlegle pojętem śródmieściu, dominującym środkiem lokomocji na powierzchni jest autobus.

Autobusy kursują na 92 linjach, których łączna długość wynosi około 1000 km. — tworzą one sieć, pokrywającą około 500 kilometrów ulicy.

Dla uregulowania przypływu pasażerów w godzinach największej frekwencji, na przystankach umieszczone są bloczki z porządkowemi numerami, wywoływanemi przy wsiadaniu, z których publiczność korzysta istotnie tylko w razie większego natłoku.

Wszelki natłok pasażerów jest zupełnie niedopuszczalny; w chwili kiedy wszystkie miejsca są zajęte, konduktor opuszcza tabliczkę z napisem „Complet" i pasażerowie nie probują nawet wsiadać.

Przy zatrzymywaniu autobusu rozlega się przeraźliwy i czasami długotrwający wrzask, sięgający nawet odległych o ½ kilometra uszu, — to działają hamulce z drewnianemi nakładkami; mimo tę niedogodność uznano jednak drewniane nakładki za najlepsze.

Szofer autobusu paryskiego siedzi wysoko nad motorem i nieco zboku; daje to możność lepszego wyzyskania długości podwozia i swobodnego rozmieszczenia części motoru.

Tabor stanowi 1267 autobusów normalnych, (38 osobowych), 51 autobusów 6-kołowych (48-osobowych), 30 autobusów expressów (25-osobowych) i 20 autocarów. (Wozów tramwajowych jest 2056 motorowych i 877 przyczepnych).

W roku 1924 autobusy zrobiły — 54.000.000 wozokilom., a tramwaje — 98.000.000, autobusy przewiozły 356,5 Miljon. pasażerów, tramwaje — przewiozły 710,5 Miljon. pasażerów,wpływy autobusów wyniosły 143,5 Miljon. frank., tramwajów wyniosły 233,5 Miljon. frank.

Począwszy od roku 1920 kilometraż tramwajów wzrósł o 24%, autobusów wzrósł o 124%.

Przewóz pasażerów na tramwajach wzrósł w tym samym czasie o 19%, a na autobusach — o 115%.

Średni wpływ na wozokilometr tramwajowy wynosi 2,392 fr., gdy wydatki stanowią sumę 2,5967 fr., co daje stratę 0,2047 fr. Te same cyfry dla autobusów wynoszą odpowiednio: 2,652 fr., 2,677 fr. i strata 0,0251 fr. na wozokilometr.

W roku eksploatacyjnym 1924 wpływy ogólne przedsiębiorstwa wynosiły 389,771,000 fr., a wydatki eksploatacyjne 407,660.000 franków, co czyni — 17.890.000 fr. przewyżki wydatków eksploatacyjnych nad wpływami.

Renumeracja dla Towarzystw po odpisaniu 5% na rezerwę legalną i ca. 5% na tantjemę dla Zarządu dała dywidendy 3% na każdą ze 120.000 akcyj i 6% od kapitału, razem 45 franków od akcji.

Robocizna, przypadająca na eksploatację, wynosi 275.000.000, co stanowi 70% wpływów i 67,45% wydatków eksploatacyjnych.

Opłaty, podatki, a mianowicie:

1.) podatek od transportu, 2.) należność za utrzymanie dróg, 3.) taksa za zmiatanie i oczyszczanie ulic, 4.) taksa za prawo postoju, 5.) myto od wwożonych towarów, 6) opłaty różne — wyniosły razem sumę 17.871.000, co stanowi 4,4% wpływów, a 4,2% wydatków eksploatacyjnych.

Autobusy paryskie zjeżdżają do 13 garażów, położonych w odległych od śródmieścia punktach miasta i mieszczących od 50 do 100 maszyn.

Garaże stanowią najczęściej otwarte hale, obok których znajduje się pomieszczenie administracyjne.

Garaże są zaopatrzone w nowoczesne urządzenia, a mianowicie: stacje benzynowe, pomieszczone na dwóch słupach w podwórzu wyjazdowem, w kanały rewizyjne, ogrzewanie i mechaniczne urządzenie do mycia wozów.

To ostatnie jest to system rurowy zakończony wylotami natryskowemi, które ze wszystkich stron silnemi strumieniami wody mechanicznie obmywają podprowadzony wóz.

Z reguły co 15 dni każdy wóz jest stawiany do przeglądu garażowego na 1 —2 dni dla wykonania niezbędnych poprawek, lub zmiany zużytych części.

Po przebyciu 60.000 — 70.000 km. każdy wóz idzie do kapitalnego remontu, odbywającego się w Warsztatach Centralnych (34, rue Championet). Warsztaty te służą zarówno do remontu tramwajów, jak i autobusów. — Remont autobusów polega na rozbiórce, czyszczeniu, wymianie i reperacji części składowych.

Części te reperowane selekcjonują się przez określenie paru kalibrowań, rozróżnianych przez pomalowanie części różnemi kolorami.

Warsztaty kontroli ściśle się stosują do przepisanego kalibru i odrzucają materjał nie wytrzymujący egzaminu.

Warsztat zaś montażowy, składający części owe, jest ustrzeżony od omyłek pasowania ze sobą niewłaściwych części, gdyż kolor jasno wskazuje części kalibrowo dopasowane.

Na specjalną uwagę zasługuje jeden z objawów współremontu tramwajów i autobusów.

Mianowicie w ostatnich typach podwozi tramwajowych zastosowano zamiast osi pełnych, t. zw. most osiowy

Jest to karter z silnej blachy stalowej tłoczony, w którym, jak w pochwie zamknięta jest oś; końce karteru są zakończone normalnemi łożyskami.

Środek karteru silnie rozszerzony zamyka zespół dwuch kół stożkowych, — z których jedno duże osadzone na środku osi, drugie małe stanowi zakończenie wału kardanowego, prowadzącego napęd od elektromotoru.

Koniec tego wału dla ubezpieczenia zespołu wsparty jest na łożysku — statywie, obejmującym ruchomo oś tuż obok koła stożkowego dużego.

Różnicę z odpowiednim mechanizmem samochodowym stanowi to, że oś nie jest przedzielona na półośki i nie zawiera elementu różniczkowego, któryby umożliwił zróżnicowanie ruchu kół prawego i lewego, co przy przejeżdżaniu krzywizn usuwa ślizganie się kół po szynach.

Ze względu, widać, że budowa tego mechanizmu musiałaby wywołać jeszcze znaczniejsze wzmocnienie mostu osiowego, — tego kompletnego dyferencjału nie zastosowano.

Opisane przedsiębiorstwo transportu publicznego Okręgu Paryskiego (T. C. R. I.) Sociètè des transports en Commun de la Région Parisienne zorganizowało się jako Towarzystwo z kapitałem zakładowym akcyjnym 60 miljon. franków.

Towarzystwo to na zasadzie dekretu 25. XII. 1920 r. i zawartych z Departamentem Seiny kontraktów otrzymało w dzierżawę na przeciąg 30 lat od 1. I. 1921 r. wszystkie te urządzenia komunikacyjne, które skupił z rąk prywatnych bądź odkupił od miasta Paryża, Departament Seiny.

Skupione w różnym czasie przedsiębiorstwa są następujące:

1.) Compagnie Génèrale des omnibus de Paris, 2.) Compagnie des Tramways de Paris et du Departament de la Seine, 3.) Compagnie Génèrale Parisienne des Tramways, 4.) Compagnie des Tramways de l'Est Parisien, 5.) Compagnie des Chemins de Fer Nogentais, 6.) Compagnie Electric des Tramways de la rive gauche de Paris, 7.) Compagnie du Chemin de fer du Bois de Boulogne, 8.) Compagnie du Chemin de Fer sur route de Paris à Arpajon.

Działalność obecnego Towarzystwa opiera się na:

1.) dekrecie o skupie i dzierżawie sieci tramwajowych i autobusowych z dnia 25. XII. 1920, 2.) konwencji między Departamentem Seiny i municypalnością Paryża i wreszcie 3.) konwencji między Departamentem Seiny i p. Mariage, względnie Towarzystwem, które on obowiązuje się ukonstytuować.

Władze Towarzystwa stanowi p. Mariage, prezes Rady Zarządzającej i administrator delegowany, oraz Rada, składająca się z 16 członków, Komisja Rewizyjna złożona z 3 członków, wreszcie Sekretarz Generalny Rady, Dyrektor Techniczny i Dyrektor Administracyjny.

Właściwa władza wykonawcza spoczywa w rękach Dyrektora Technicznego.

Podział Dyrekcji Przedsiębiorstwa jest następujący:

1.) Dyrekcja Generalna Eksploatacji, która dzieli się na szereg poddyrekcyj, 2.) Wydział spraw Ogólnych z 3-ma sekcjami i 3.) Wydział Administracyjny z 4-ma sekcjami.

Przechodząc do ogólnej organizacji dalej, widzimy instytucję specjalną, mianowicie Dywizjony.

Dywizjony są pośrednikami pomiędzy Dyrekcją Handlową (Wydział Ruchu) i Dyrekcją Remiz i Warsztatów, a Remizami i Garażami.

Całość taboru i ruchu jest podzielona na 3 Dywizjony

Przeciętne wynagrodzenie dzienne służby ruchu ze wszelkiemi dodatkami wynosi od 29 do 33 franków.

Prócz tego personel otrzymuje następujące świadczenia: bilet wolnej jazdy na wszystkie linje; w wypadku choroby zapłatę lekarza i apteki, jako też częściową wypłatę zarobków od 3 do 22 dni i całkowitą wypłatę od 22 dni do roku. Płatny 2 tygodniowy urlop. Emeryturę po 25 latach służby przy 55 latach wieku w wysokości połowy sumy czystych średnich poborów w ostatnich 5 latach.

Taryfa autobusowa była do sierpnia 1925 r. następująca: w I-szej klasie: 1 sekcja — 45 cent., 2 sekcja — 60 cent., 3 sekcja — 75 cent. — W II-giej klasie.: 1 sekcja — 30 cent., 2 sekcja — 45 cent., 3 sekcja — 55 cent.

Poza granicami miasta taryfa jest kilometrowa i wynosiła w I-szej klasie 0,121 fr. za kilometr, w II-giej klasie — 0,088 fr. za kilometr.

W sierpniu r. b. taryfa została podwyższona przeciętnie o 30% przez powiększenie i zaokrąglenie stawek wyżej przytoczonych o 15, względnie 10 cent.

Wreszcie, kończąc, zamieszczamy kilka słów i cyfr, dotyczących pierwszej fazy rozwoju autobusów warszawskich, poczynającej się od 20 grudnia 1920 roku.

Komunikacja autobusowa w Warszawie, stosownie do ówczesnych potrzeb i warunków, miała charakter zastępczy i była zastosowana na szlakach, zupełnie do tego czasu pozbawionych komunikacji. Szlaki te, — to ulice na krańcach miasta, a mianowicie: Marymoncka, Marji Kazimiery, Strzelecka, Białołęcka, Czerniakowska, Grochowska i t. d.; jezdnie tych ulic były i niestety pozostały wręcz nie dające się do utrzymywania na nich stałego ruchu ciężkich pojazdów mechanicznych; podjęto jednak to ciężkie zadanie w uznaniu konieczności doraźnej pomocy w zakresie komunikacji dla ludności krańców miasta.

O tym najpoważniejszym motywie publiczność rychło zapomniała i swoje często słuszne narzekania i niezadowolenie zwróciła do autobusów, zamiast winić istotną przyczynę zła — złe bruki, których ofiarą dosłownie stały się autobusy.

W ciągu 5-letniej twardej pracy i walki ze złemi brukami, tym szóstym, specyficznie warszawskim żywiołem, — autobusy wykonywały 2.047.799 wozokilom., przewożąc 9.941.765 pasażerów.

Wpływy za cały ten czas wyniosły 907.177 złotych, co stanowi zaledwie 34,4 procent. wydatków.

W ciągu wspomnianego okresu czasu było w eksploatacji 5 linji, a mianowicie: Bródzieńska, Marymoncka, Grochowska, Czerniakowska i do cmentarza na Bródnie. Marszruty tych linji i ich długość zmieniały się zależnie od warunków, a największa łączna długość eksploatowanych lini wynosiła 28 km. przy największej ilości 19 autobusów w ruchu.

Frekwencja naogół była b. nierówna, co też ujemnie wpłynęło na eksploatację.

Zasadniczo zbyt niska, a specjalnie w opisanych warunkach zupełnie niewystarczająca taryfa, powiększa zło, nie dając możności, w braku środków, energicznego i skuteczniejszego remontu wozów, szybko się zużywających od trzęsienia na wyboistych brukach.

Pierwsze autobusy warszawskie zaczęły swoją służbę w stolicy obroną jej w czasie najazdu bolszewickiego, o czem chlubnie świadczy odezwa, w której Pułkownik Sztabu Generalnego i Kwatermistrz Frontu STASZEWSKI pisze:

„W czasie dwutygodniowych walk w bliskości stolicy autobusy spełniły chlubnie swe zadanie, oddając wielkie usługi operacyjne przy transporcie wojsk na najbardziej zagrożone punkty. W imieniu Generała Hallera wyrażam niniejszym podziękowa-

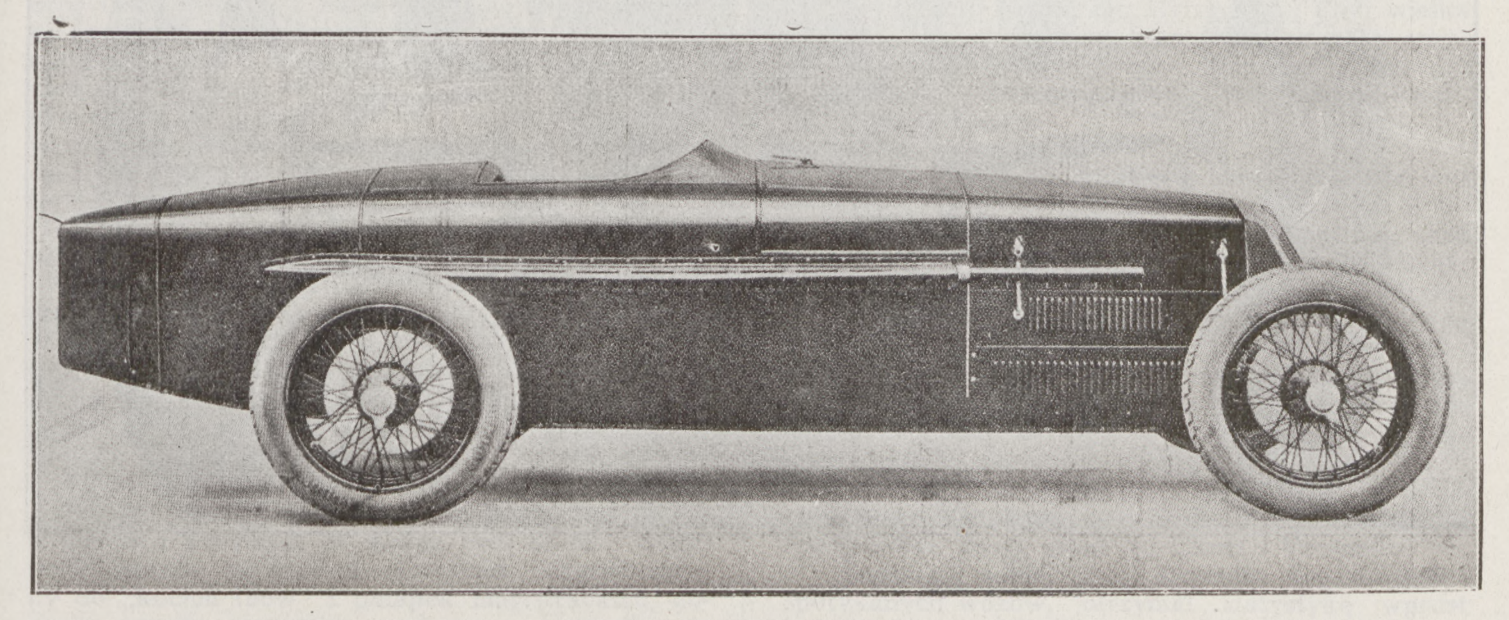
nie za pomoc w uruchomieniu i pracę wymienionych samochodów".

Z frontu wróciły autobusy okaleczałe, a niektóre nawet ciężko ranne, co także zaciążyło na ich późniejszej sprawności; po zwróceniu ich przez Dowództwo Wojskowe, były niezwłocznie oddane do użytku publicznego i do swej codziennej pracy.

W miarę budowy linji tramwajowych na Czerniaków, na Bródno, na Marymont ruch autobusowy był redukowany, a zwolniony wskutek tego tabor był środkami własnemi przebudowany na wozy ciężarowe.

Wozy te dalej więc służyły miastu przy uprzątaniu obfitych nieczystości ulicznych, przy budowie nowych osadników dla filtrów, przy dostawie węgla dla zakładów użyteczności publicznej i przy zwózce materjałów budowlanych dla budowy dróg publicznych i gmachów.

Samochód Itala 11.



Rys. 177. Samochód Itala II.

Na ostatniej wystawie samochodów w Medjolanie wielką sensację wzbudził nowy wóz sportowy fabryki Itala, zbudowany według planów znakomitego konstruktora tej firmy, inżyniera Juljana Cappa. Nowy ten samochód posiada nadzwyczaj starannie przemyślaną i finezyjnie wykonaną konstrukcję i stanowi klasyczny wprost typ nowoczesnego samochodu sportowego, dostępnego najszerszym warstwom miłośników cudnego sportu szybkości, i zapewniającego, mimo swych filigranowych kształtów, pełnię emocji i zadowolenia.

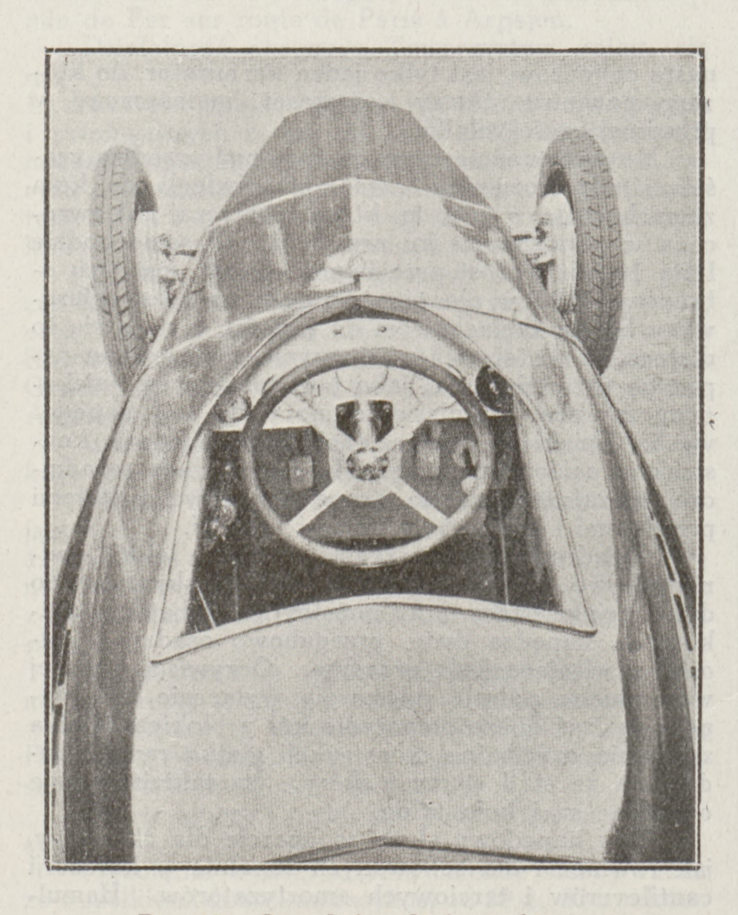
Jak każdy nowoczesny samochód sportowy, Itala 11 jest zaopatrzona w silnik o niewielkim litrażu. Fabryka projektuje budowę dwóch typów, o pojemności cylindrów 1100 i 1500cm^3., przyczem silniki obu kategorji posiadać mają po 12 cylindrów. Model półtoralitrowy miałby wymiary cylindrów 55 $\times$ 55 mm., zaś wystawiony w salonie medjolańskim model 1100 cm^3. posiada wymiary jeszcze mniejsze, a mianowicie 46 $\times$ 55 mm. Cylindry silnika odlane są w dwóch blokach aluminjowych, ustawionych względem siebie pod kątem 60^0. Tłoki wykonane są ze specjalnego lekkiego stopu. Silnik posiada jeden wał rozrządczy, uruchomiający po dwa zawory na cylinder. Chłodzenie silnika wodne, przy pomocy pompy odśrodkowej, napędzanej przez wał rozrządczy. Smarowanie uskutecznia się również zapomocą pompy; spód karteru, zaopatrzony zewnątrz żeberkami dla lepszego chłodzenia, stanowi zbiornik smaru. Zapalanie dwoma magnetami. Mimo dwunastu cylindrów, jest tylko jeden karburator, do którego powietrze tłoczy kompresor, umieszczony w przedniej części silnika.

Muszę wyraźnie zaznaczyć, że pod przednią częścią silnika rozumiem część, przeciwległą do koła zamachowego, a więc tą, która zazwyczaj jest zwrócona w samochodzie ku przodowi. W samochodzie Itala 11 jest wprost przeciwnie. Silnik został tu obrócony o 180^0 w płaszczyźnie poziomej i jest skierowany kołem zamachowem do przodu, a stało się to dlatego, że w tej pięknej maszynie zastosowano napęd na przednie koła, jako pozwalający na najekonomiczniejsze przeniesienie mocy do kół napędowych. Dzięki tej, wysoce racjonalnej budowie, konstrukcja samochodu podzieliła się na dwie zasadnicze, niezależne części: grupę napędową z kołami przedniemi i karoserję z kołami tylnemi.

Napęd od silnika przenosi się przez lekkie, jednodyskowe sprzęgło i czterobiegową skrzynkę do dyferencjału, który, przy pomocy kół zębatych stożkowych, napędza dwie, przegubowo osadzone półosie, dźwigające koła przednie. Oczywiście wyżej wspomniane półosie odgrywają wyłącznie rolę napędową, zaś dobre połączenie kół z blokiem silnika zapewnia oryginalnej konstrukcji giętka rama, zbudowana ze stali, gumy i skóry. Na takiejże ramie osadzone są i koła tylne.

Blok napędowy służy za oparcie dla chłodnicy, jak również i dla schowanych zupełnie w karoserji cantileverów i tarciowych amortyzatorów. Hamul-

Rys. 178. Samochód Itala 11 z przodu.



Rys. 179. Sam. Itala. Siedzenie kierowcy.

ce naturalnie na wszystkie koła. Koła Rudge są zaopatrzone w pneumatyki Dunlop o wymiarach 27 × 4,40.

Karoserja, jak widać z załączonych ilustracyj, bardzo zgrabna i estetyczna, zawiera również szereg ciekawych nowości. W typie jednoosobowym miejsce dla kierowcy umieszczone jest symetrycznie względem osi podłużnej samochodu, a kierownica wypada akurat na tejże osi. Dla wygodnego prowadzenia maszyny, koło kierownicze zostało umieszczone w płaszczyźnie pionowej. W tylnym dziobie karoserji mieści się zbiornik benzyny. Z obu stron samochodu biegną ku tyłowi, ściśle przylegające do karoserji, rury wydmuchowe, zaopatrzone w liczne otwory, co zapewnia względnie cichy wydmuch. Widać, że Itala 11 została przygotowana nietylko do konkurencji w wyścigach, lecz i do użytku sportsmana, któremu niejednokrotnie wypadnie jechać prywatnie przez miasto. Wóz, jak widzimy, jest niezmiernie starannie opracowany, to też spotkał się on już z entuzjastycznem przyjęciem i rokują mu na całym świecie szereg pierwszorzędnych sukcesów.

Mak.

Paradoks doskonałości

(Koresp. własna „Auta". Paryż, w czerwcu).

Ville - Lumière, miasto — bajka, ukochany przez francuzów i nie - francuzów Paryż, przeżywa obecnie ostry kryzys, którego nie wahałbym się nazwać „Paradoksem doskonałości".

Paradoks ten polega na nieprawdopodobnym wprost rozwoju automobilizmu. Jak ów legiendarny potwór, zjadający samego siebie, zjada samego siebie automobilizm, przyczem doprowadziwszy stan dróg i szos, asfalty i makadamy, stacje benzynowe, garaże, etc., do ostatecznej doskonałości — zaczyna się Paryż w tem wszystkiem wprost dusić, dusić i chorować w fantastycznem skupieniu maszyn, tłoczących się od wczesnego rana do późnej nocy na wszystkich ulicach, placach, avénues, zarówno w centrum miasta — olbrzyma, jak też i na jego peryferjach.

Odnosi się wrażenie, że oto doszliśmy do pewnej kulminacji... i że dalej ani kroku!

Świeci wprawdzie nad Paryżem reklama Citroëna, migocąca białemi gwiazdami i gorejąca na szczycie wieży Eiffla krwawym zniczem... ale ten trjumf gienjalnego przemysłowca, niejako symboliczny, to panowanie reklamy samochodowej nad miastem, zbiega się dziwnie z okresem przełomu i kryzysu, wprost niesamowitym...

Przyjrzyjmy się faktycznemu stanowi rzeczy.

Największe miasto na kontynencie zrobiło dla automobilu wszystko, co można było zrobić. Stworzyło jezdnie, na których słowianin, przyzwyczajony do „kocich łbów" i pułapek magistrackich, doznaje wprost spazmów rozkoszy... Ustawiło na wszystkich rogach ulic, na wszystkich przedmieściach Paryża, stacje benzynowe... Wybudowało setki garaży... Uruchomiło niezliczone fabryki, rzucając na rynek coraz to nowe serje znakomitych, eleganckich, względnie niedrogich wozów... Udoskonaliło motory automobilowe do ostatecznych granic... Zaprojektowało i wykonało karoserje — cacka...

Wreszcie, uregulowało ruch kołowy prostymi i celowymi przepisami, pozwalającymi na maksymalne natężenie życia...

I zbankrutowało na tem wszystkiem, albo zbankrutuje lada dzień! Bo pieszo idzie się dziś z Gare St. Lazare do Opery dwa razy prędzej, niż to można zrobić w aucie. Bo natłok automobilów jest w pewnych godzinach dnia tak potworny, że ruch ustaje zupełnie. Bo o zdążeniu na śniadanie, czy za pilnym interesem, na czas — niema teraz mowy. Bo co drugi samochód ma obtarte, połamane albo pogięte błotniki. Bo, mimo konkursowej wprost jazdy paryskich szoferów, ich inteligencji, ich „souplesse", ich rzadkiej przytomności umysłu — notują codzień kroniki policyjne setki drobnych i dziesiątki poważnych wypadków...

Widzi się, prawie na każdym kroku, karambole. Kierowcy samochodów siedzą przy kierownicach kompletnie „ugotowani". Wywinąć się z tego potoku dużych i małych wozów — prawie niepodobna.

Usiłuje jeszcze wprawdzie municypalność jakoś zapobiegać złemu, pozwala w niektórych punktach miasta wyłącznie na ruch w jednym kierunku, zamyka węższe ulice, ściga drakońskiemi prawami nieostrożnych szoferów, normuje maksymalną szybkość...

— Nie na wiele to się zdało!

Powódź dużych i małych Citroënów i Rénault'ów zalewa miasto. Olbrzymie, cudowne car'y Farmana, Voisin'a, Lincolne'a, Rolls - Royce'a tkwią w tej powodzi niezaradnie — a szybkoobrotowe motory, wspaniałe karoserje, zbytkowne szyby, nikle, etc. — stają się prawie nieużytecznemi.

Ostaje się tylko typ wózka małego, taniego, zwrotnego — i, powiedzmy to szczerze, groszowego.

— Zgnietli ci małego Cytrynka? Phy, wielka strata! Za kilkadziesiąt franków naprawisz szkodę, wyprostujesz błotnik, albo wstawisz szybę. Co innego wóz, w którym każdy drobiazg, każdy szczegół kosztuje tysiące!

— — — — — — — — — —

Cudowny Lasek Buloński, niegdyś miejsce wytchnienia po paryskiem piekle, wygląda teraz w lecie, w godzinach wieczornych, jak jeden wielki park samochodowy. Ani marzyć o spokojnej jeździe, ciemnemi, tajemniczemi alejami, dookoła jeziora...

Dziesiątki, setki wozów wypadają co chwila zza zakrętów alej; coraz gasisz, lub zapalasz latarnie, oślepiasz innych—i sam jesteś oślepiony. Drżysz o całość swej maszyny. Nerwy twe są w nieustannem naprężeniu. Oddychasz swędem benzyny i spalonej oliwy...

— A okolice Paryża?

Piszący te słowa wyjechał na kilka godzin za Rambouillet, drogą przez St. Cloud i Versailles.

Zadawszy sobie trud liczenia doganianych i spotykanych wozów, otrzymał statystykę wprost humorystyczną: 100 maszyn na kilometrze, przeciętnie! To znaczy, 20 metrów, maszyna za maszyną! (50 w jedną, 50 w drugą stronę!). Każdy, kto lubi samochód i ceni główny walor gościńca — przestrzeń i tempo — zazgrzyta w tem miejscu zębami...

— 100 aut na kilometrze! I to w ruchu, z przeciętną chyżością 50 kl. na godzinę!

O wyśliźgnięciu się z tego piekła niema mowy, bo każdy chce zrobić to samo, a za szybkim De Dion-Bouton'em, wali jeszcze szybszy Bugatti, albo kolosalna Minerwa, albo zgoła Farman, o motorze — kolosie...

Pętają się jeszcze całemi ekipami cykliści, plaga okolic Paryża — (sport ten, u nas mało popularny, jest przecież francuskim „sport national"!). Zjeżdżają tacy obwiesie po 10-u, 15-u, i więcej, ozdobieni numerami, w zielonych i czerwonych i żółtych i fjoletowych swetrach, z każdej górki, wypadają zza każdego zakrętu... Noga ustawicznie na hamulcu, oko wpatrzone w bak idącej przodem maszyny, ucho wsłuchane w łoskot idącej za tobą limuzyny, wielkiej, jak sleeping... I między tem wszystkiem — mrowisko cyklistów!

A na dobitkę, motocykliści. Z koszykami, bez koszyków, z damami, siedzącemi konno za kierowcą, uczepionemi kurczowo, albo z teściowemi, psami i dziećmi...

— Masz odpoczynek! Używaj teraz sportu, jeśli cię to bawi!...

— — — — — — — — — —

Dochodzisz stopniowo do frenezji, do szewskiej pasji, do irytacji, graniczącej z furją... Bo pomyślcie: gościniec jak stół. Kraj cudowny. W byle oberży świetne wino, chrupiąca sałata, sole, pstrągi i owoce, jakich u nas nie znajdzie. Brie z bajki i Camem-

bert z nieprawdziwego zdarzenia... Vouvrai, czy Pomard, jak bukiet... Cóżby to za rozkosz była, gazować tak, w dal, słonecznemi drogami Francji, delektując się smukłemi topolami i dębami przy drogach, ciesząc oczy ciemną zielenią bluszczów, oplatających stare mury will i parków!... Cóżby to był za camping przemiły, nasyciwszy się pędem i śpiewem motoru, utknąć gdzieś, w małem miasteczku, albo zgoła wiosce — i popijać złoty sok winnic, gwarząc z kochanymi ludźmi...

— Ba! Senne marzenia...

— — — — — — — — —

Piszący te słowa wyrżnął raz, przed Łukiem Trjumfalnym, w bok jakiegoś auta — i rozniósł je na drzazgi. Szofer, prowadzący moją maszynę, poskrobał się tylko za uchem.

— Vieux crapaud, va!...

Przyszedł policjant, zapisał numer. I tyle. Wszystkie auta są przecież grubo asekurowane...

A nazajutrz, między St. Cloud, a Wersalem, zobaczyłem, jedno po drugiem, dwa spalone auta, na szosie... Jedno jeszcze się dymiło. Z pysznej (niegdyś) maszyny pozostał tylko piękny (okopcony) reflektor boczny — i kupa żelaziwa...

Zdzisław Kleszczyński.

Złośliwa automobilofobja prasy

Poważny tygodnik, jakim jest „Ster" pozwolił sobie w Nr. 9 z dn. 3 lipca na wysoce złośliwą wycieczkę przeciwko zawodom automobilowym. Omawiając mianowicie I-szą jazdę konkursową Pań, którą „Ster", w ignorancji swej, nazywa wyścigami — dochodzi on do wniosku, że „godzi się oszczędzić policjantom trudu spędzania z szosy krów przeszkadzających pańskim zabawom". Otóż głupota, nazywając rzeczy po imieniu, tego powiedzenia jest zbyt rażącą, abyśmy milczeniem notatkę tę pominąć mogli. Przedewszystkiem „Ster" wiedzieć powinien, iż jeżeli władze państwowe zarządzają podczas zawodów sportowych, a specjalnie automobilowych, pilnowanie porządku na szosach przez policję i służbę drogową, to nie w celu spędzania krów czy baranów, lecz w celu ochronienia ludności od mogących przydarzyć się z nią wypadków.

Automobilistów, jadących na zawody, nikt nie ma zamiaru ochraniać, — policja nie pilnuje bezpieczeństwa „zabawiających" się automobilistów, gdyż najbardziej czujny policjant nie mógłby usunąć tych wszystkich przyczyn, które powodują wypadki — lecz pilnuje ona bezpieczeństwa różnych gapiów, różnych lekceważących przepisy drogowe furmanów, a również i różnych zacietrzewionych wrogów samochodu, którzy jak wiemy, życie poświęcić gotowi dla zrobienia na złość automobilistom. A co do znaczenia zawodów dla sportu, dla rozwoju tężyzny fizycznej i moralnej, tak mężczyzn jak i kobiet, tego „Sterowi" tłomaczyć nie będę, gdyż sam on się przyznaje, że mało to interesuje „pismo poświęcone sprawom państwa i narodu". A szkoda — nam się bowiem wydaje, iż większą my oddajemy usługę narodowi hartując w sporcie jego obywateli — rozwijając w nich śmiałość, odwagę, szybkość decyzji, precyzję ruchów, zamiłowanie przestrzeni, powietrza i pięknych krajobrazów, niż „Ster" bałamucąc ich demagogicznemi bzdurami o „pańskich zabawach" zaczerpniętemi bez wątpienia z tego samego słownika, co przypowiastka o wysysaniu krwi pracującego ludu.

Zastanawia nas tu tylko jedno: dlaczego prasa tego autoramentu nie zauważyła dotąd, iż policja ma zbyt wiele pracy, gdy dniami całemi trzymać ją trzeba w ostrem pogotowiu, podczas nieskończonych manifestacyj, demonstracyj, zaburzeń ulicznych i przewrotów „moralnych"? Dla czego nie zauważyła ona, iż do policji się strzela, rzuca w nią kamieniami, wypisuje na nią niesłychane ohydy, oskarżają ją o wszystkie zbrodnie, gdyż rzekomo służy ona „panom"? Stąd więc odrazu ta wielka litość dla Policji, ta dbałość, aby się ona nie utrudziła pilnowaniem zawodów automobilowych? Ach tak — bo zawody automobilowe to „pańskie zabawy" — a „Ster" nie posiada jeszcze swojego samochodu. Nie obawiajmy się jednak. — Z chwilą, gdy Redaktor „Steru" wyjedzie własnym samochodem, nie pozwoli on swym współpracownikom pomieszczać podobnych notatek.

KRONIKA

NOWE REKORDY ŚWIATOWE. Trzylitrowy samochód angielski Bentley, prowadzony przez kierowców Clementa, Dullera i Barnato, pobił w dniu 1 czerwca na torze Montlery światowy rekord jazdy dwunastogodzinnej, przebywając dystans 1949 km. 103 m., jak również cztery rekordy międzynarodowe szybkości.

John Parry Thomas pobił na torze Brookland w dniu 8 czerwca własny rekord światowy szybkości, przebywając przestrzeń 10 mil ang. o starcie z rozbiegu z szybkością 203 km. na godz.

W WYŚCIGACH NA WZNIESIENIU BRNO-SOBESICE koło Pragi, rozegranych po raz trzeci w dniu 6 czerwca na przestrzeni 3.500 m., najlepszy czas dnia, 2 m. 26 s., osiągnęli ex aequo Kucka na motocyklu Brough Superior i Turek na mot. Walter, bijąc rekord wzniesienia.

Najlepszy czas samochodów, 2 m. 29 s. wykazała pani Junek na dwulitrowym samochodzie sportowym Bugatti.

DRUGI RAID PELLETIERA d'OISY. Po przerwaniu, skutkiem wypadku w Warszawie, pierwszego raidu Paryż - Tokio, Pelletier d'Oisy powrócił do kraju i rozpoczął przygotowania do drugiego lotu, tym razem na samolocie Breguet 19 A_2 z silnikiem Lorraine Dietrich 480 KM. Po należytem przygotowaniu wyruszył on ponownie z Paryża w dniu 11 czerwca, i lecąc przez Warszawę, Moskwę, Kourgan, Krasnojarsk, Irkuck, Czytę i Mukden dotarł do Pekinu, gdzie jednak musiał zrezygnować z dalszego lotu z powodu rozpoczęcia się okresu silnych burz. Mimo niedotarcia do celu podróży, to jest do Tokio, raid udał się znakomicie, gdyż przestrzeń Paryż — Pekin, wynoszącą 10.000 km., przebył Pelletier w ciągu 7 dni w 63 godzinach lotu, a więc z szybkością nieosiągniętą dotychczas w żadnym wielkim raidzie powietrznym.

ANGIELSKIE „TOURIST TROPHY", najpoważniejsze wyścigi motocyklowe świata, rozegrały się, jak co roku na wyspie Man, przy udziale motocykli angielskich i włoskich. 14 czerwca odbył się wyścig Juniorów dla motocykli 350 cm³., 16 czerwca bieg dla lekkich motocykli 250 cm³., a 18 czerwca wyścig Seniorów, dla motocykli 500 cm.³ Wyniki:

Wyścig Juniorów 350 cm³., (425 km.) — 1. Bennett (Velocette) 3:57:37; 2. Simpson (A. J. S.). 3. Handley (Rex Acme). 4. Dixon (Douglas) etc. Włoskie motocykle Bianchi zajęły w tym biegu dopiero 13, 14 i 20 miejsce. Do celu doszło 28 maszyn.

Wyścig mot. 250 cm³., (364 km.) — 1. Johnston (Cotton) 4:23:16; 2. Ghersi (Guzzi). 3. Colgan (Cotton). 4. Morgan (New Imperial) etc. Bieg ukończyło 8 motocykli.

Wyścig Seniorów 500 cm³., (425 km.) — 1. Woods (Norton) 3:54:39,8; 2. Handley (Rex Acme) 3. Longman (A. J. S.). 4. Craig (Norton) etc. Skończyło wyścig 22 maszyny.

WĘGIERSKI RAID SAMOCHODOWY. Raid samochodowy Królewskiego Węgierskiego Automobilklubu rozegrał się w dniach 6 i 7 czerwca na przestrzeni 840 km.

Wyniki: 1. Szeni (Austro Daimler) 129,2 p. 2. Szinick (Salmson) 116,4 p. 3. Delmar (Steyr) 116,2 p. 4. Karolyi (Salmson). 5. Goldman (Fiat). 6. Bay (Fiat). 7. Pani Walter (Fiat). 8. Barath (Alfa Romeo). 9. Zsolnay (O. M.), 10. Schmidt (Ballot).

MERCEDES - BENZ. Dwa najstarsze niemieckie zakłady samochodowe: Mercedes Daimler Motoren A. G. i Benz A. G., które były już stowarzyszone od roku 1924, połączyły się ostatnio w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą — Daimler Benz A. G.

RUMUŃSKI RAID SAMOCHODOWY odbył się między 1 a 9 czerwca na przestrzeni 2.500 km. Wyniki poszczególnych nagród:

Wielka Nagroda: 1. Butulesco (Hupmobile). 2. Ghica (Buick). 3. Racovitza (Alfa Romeo).

Nagroda oszczędności: 1. Coman (Ford). 2. Berlesco (Buick). 3. Wassal (Oakland).

Nagroda szybkości na wzniesieniu: 1. Carignano (Fiat 509). 2. Racovitza (Alfa Romeo). 3. Giacchino (Fiat 509).

Nagroda szybkości na płaszczyźnie: 1. Racovitza (Alfa Romeo). 2. Giacchino (Fiat 509). 3. Carignano (Fiat 509).

Nagroda elastyczności: 1. Cantacuzene (Hupmobile). 2. Wassal (Oakland). 3. Berlesco (Buick).

PIERWSZE „TOURIST TROPHY" CZECHOSŁOWACKIE rozegrane zostało w dniu 20 czerwca, przynosząc następujące wyniki:

Motocykle 250 cm³. (224 km.) — 1. Matha (B. M. W.) 3:24:15.

Motocykle 350 cm³. (313 km.) — 1. Kraus (Royal Enfield) 4 : 36 : 02.

Motocykle 500 cm³. (313 km.) — 1. Karner (Sunbeam) 4 : 02 : 17.

Samochody 1100 cm³. (224 km.) — 1. Vodicka (Tatra) 3:25:03.

REKORD ODLEGŁOŚCI NA PŁATOWCU. Lotnicy francuscy, bracia Arrachart, pobili w dniu 26 czerwca światowy rekord odległości przebytej na płatowcu bez lądowania po drodze. Wyruszyli oni z Paryża na samolocie Potez 28 z silnikiem Renault 550 KM. i po 26 g. 30 min. lotu dotarli do Bassorah nad zatoką perską, po przelocie 4.375 kilometrów. Poprzedni rekord, ustanowiony przez jednego z braci Arrachart i kapitana Lemaitre wynosił 3.166 km.

W WYŚCIGACH NA WZNIESIENIU RIES koło Grazu, zorganizowanych w dniu 9 maja przez Automobilklub Steiemark, na przestrzeni 5 km., najlepszy czas dnia, 3 m. 22,8 s. osiągnął Luky Schmid na motocyklu Brough Superior 1000 cm.³, bijąc rekord wzniesienia. Pozatem rekordowe czasy w swych kategorjach wykazali: Toricelli na mot. Puch 175 cm.³, Gall na mot. New Gerrard 250 cm.³, Strohmeier na mot. B. S. A. 350 cm.³, Mosslacher na mot. Sunbeam 500 cm.³, Lanner na sam. tur. Austro Fiat 3000 cm.³, Hofmann na sam. tur. Grofri 1100 cm.³, Heiden na sam. sport. Austro Daimler 3000 cm.³ i Gross na sam. sport. Grofri 1100 cm³.

WYŚCIGI SOLITUDE. Na szosie w Solitude koło Stuttgartu rozegrano w dniu 16 maja klasyczne wyścigi motocyklowe na przestrzeni 268 km., które przyniosły następujące wyniki:

Kat. 175 cm.³: 1. Müller (O. K. W.) 3:51:40; 2. Zick (Puch) 3:58:40.

Kat. 250 cm.³: 1. Stelzer (B. M. W.) 3:22:51; 2. Gerlach (Ermag) 3:39:10; 3. Hirt (Hirt) 3:43:13.

Kat. 350 cm.³: 1. Adam (A. J. S.) 3:16:08; 2. Kagerer (Sunbeam) 3:22:39; 3. Dobberkau (Ardie) 3:41:40.

Kat. 500 cm.³: 1. Henne (B. M. W.) 3:07:34; 2. Thumshirn (Ardie) 3:15:38; 3. Eckinger (Phelon Moore) 3:17:06.

Kat. 750 cm.³: 1. Raeber (B. M. W.) 3:17:09.

Kat. 1000 cm.³: 1. Koeppen (Harley Davidson) 3:10:42; 2. Brudes (Victoria) 3:18:09; 3. Soenius (Indian) 3:35:02.

VI ZAWODY BALONÓW WOLNYCH o nagrodę Gordon Benneta rozpoczęły się w Anvers w dniu 30 maja, przy udziale 18 balonów belgijskich, włoskich, hiszpańskich, amerykańskich, francuskich, szwajcarskich i angielskich. Zwycięstwo tym razem przypadło w udziale Stanom Zjednoczonym A. P., a mianowicie największą przestrzeń, 850 km., przebył balon Goodyear, pilotowany przez lotnika Van Orman, lądując koło Soelvesborg w Szwecji. Drugie miejsce zajął również balon amerykański, Army S. 16., z pilotem Hawstorne Gray, który przebył 600 km., a dopiero trzecie miejsce zdobył wielokrotny zwycięsca i faworyt konkursu, belg Demuter, na balonie Belgica, po przelocie 500 km.

TRAKTOR W PRZEDNIEJ STRAŻY. Traktor rolniczy, bliski krewny straszliwego czołga bojowego, zajął jako wysłannik pokoju i przemysłowego postępu miejsce w pierwszym rzędzie przedniej straży cywilizacji dwudziestego wieku. Rolnictwo, ta podstawa wytwórczości we wszystkich prawie krajach kuli ziemskiej, zaczyna się „motoryzować". W stepowych stanach Amerykańskiego Związku, w Południowej Ameryce, w wielu krajach środkowej Europy, wreszcie w Rosji, tym potencjalnym śpichrzu świata, traktory motorowe wprowadzają nową erę w przemyśle starym jak sama ludzkość. Podbój jest zupełnie pokojowy i niema tu ani tajnych układów ani politycznych wybiegów, ani przeciwstawia klauzul „największego uprzywilejowania". Niepozorny wysłannik zaczyna bez rozgłosu dokonywać dzieła, które często bezskutecznie starali się dokonać niemniej poważni, lecz napewno zręczniesi i daleko wymowniejsi posłowie.

Wiadomość z Moskwy, ogłoszona kilka dni temu, podała ciekawy fakt, jakoby pięćdziesięciu rosyjskich robotników wybierało się do Stanów Zjednoczonych, aby przejść kurs budowy i obsługi traktorów rolniczych w fabryce Forda. Donoszono, że rząd sowiecki dostarczył środków na kupno 10.000 tych maszyn, oraz, że Ford Motor Company ma ponieść koszty przejazdu tych robotników zarówno okrętem jak i koleją i wypłacać im pewną pensję podczas ich pobytu na kursach. Pozatem mają fabrykanci wysłać do Rosji oddział wyszkolonych mechaników, którzy mają uczyć rolników najlepszych sposobów posługiwania się traktorami.

Jest oczywistem, że byłoby teraz za wcześnie sądzić o rezultatach tej przyjacielskiej wymiany. To co obecnie wydaje się zupełnie prostem, jest przerzucaniem mostu nad przepaścią, która dotychczas wydawała się nie do przebycia. Wydaje się prawdopodobnem, że przemysł sam przez się dokona tego, z czem dyplomacja w obecnych warunkach nie mogła sobie dać rady. Rytm silnika traktorowego, przetłómaczony przez tych 50-ciu ludzi nauczonych aby go rozumieć, przemówi nowym, rewelacyjnym językiem do rosyjskich rolników, a przez nich niewątpliwie i do miljonów ich rodaków. Leżące odłogiem pola wydadzą obfite plony, a bezpłodne obszary znów zakwitną.

Niema większego cywilizatora jak owa miara dobrobytu, dająca zadowolenie. Nienawiść i zawiść, które wywołują wojny, zrodzone są z niezadowolenia i obawy przed brakiem. Naród, wystarczający sam sobie, którego potrzeby zaspakajane są automatycznie, rzadko kiedy wygląda zawistnie poza granice swego kraju. Zadowolenie nie jest stanem li tylko teoretycznem. Jest to stan stały i rzeczywisty, gdy nie pozostaje do pragnienia nic naprawdę potrzebnego.

DJAMENTY PRZY WYROBIE SAMOCHODÓW. Jakkolwiek paradoksalnie wygląda tytuł tej wzmianki, jednak nie wyraża on żadnej przenośni, ani poetyckiej metafory. Djamenty używane są i to w sporych ilościach w wielkich fabrykach samochodów i to nietylko jak możnaby przypuszczać do krajania szyb karoseryjnych, ale i przy obróbce czysto mechanicznej. W fabrykach Forda w Detroit jest w użyciu przeszło 1000 karatów djamentów w jednym tylko oddziale mechanicznym. Djamenty te oczywiście pośledniejszego gatunku, nie wiele odróżniające się, prócz twardością, od kawałków zwykłego węgla kamiennego, służą do odczyszczania szlifierek do polerowania metali. Kamienie szlifierek bowiem w intensywnej pracy szybko oblepiają się pyłem metalowym tak, iż tracą gładź swej powierzchni. Aby przywrócić im gładź przeciera się te kamienie drobnemi djamentami. Dawniej do tego celu potrzeba było znacznie więcej djamentów, dziś jednakże znaleziono już cały szereg materjałów zastępczych tak, iż djamenty używane są tylko do ostatecznego wygładzenia powierzchni kamieni. Pomimo to djamenty bardzo niedługo wytrzymują to szalone tarcie. I tak największy djament jaki był w tym celu użyty u Forda, a który ważył 67,82 karaty zużył się kompletnie po 2 latach. Małe jednak kamienie są już bez wartości po 1 lub 2 tygodniach, a niektóre giną już po kilku godzinach.

Jeszcze bardziej zadziwiające zastosowanie znalazły djamenty przy wyciąganiu nitki mosiężnej. Jest to bowiem jedyny znany sposób wyciągania nici mosiężnych. Drut, o średnicy mniejwięcej grafitu ołówkowego, jest wyciągany do grubości włosa lub jeszcze mniejszej. W tym celu przeciąga go się przez szereg stopniowany coraz mniejszych otworów w djamentach. Początkowo wystarczają kalibry stalowe, gdy jednak drucik staje się bardzo cienkim, żaden metal nie wytrzymuje już działania krającego włoska. Jedynie djament jest wystarczająco twardym do tego celu. Największy kaliber djamentowy wynosi $^2/_5$ mm. najmniejszy zaś $^1/_{100}$ mm. pomiędzy niemi jest 36 pośrednich kalibrów.

Najbardziej jednak zadziwiającem wydawać się musi sposób otrzymywania tak małych otworów w najtwardszem ze znanych ciał. Otóż otwory te przeborowywane są w djamentach za pomocą cieniutkich igiełek, które obracając się pocierają pył djamentowy, który nasypuje się do napoczętego, za pomocą zwykłego świdrowania cienkim djamentem, otworu. Praca ta jest prawdopodobnie najpowolniejszą i wymagającą największej cierpliwości pracą na świecie, tembardziej, iż z djamentami pomimo, że są najtwardszem ze znanych ciał, obchodzić cię należy bardzo ostrożnie. Słabe nawet uderzenie może roztłóc djament na drobne kawałki — jak zresztą miało to miejsce w zakładach Forda, gdzie przez nieostrożność opuszczono kilkukaratowy djament na podłogę betonową. Pozostały z niego zaledwo dostrzegalne okruchy.

CZŁOWIEK, KTÓRY NAJWIĘCEJ JEŹDZI SAMOCHODEM. Jest nim p. G. P. Mathieu „essayeur“ w fabryce gum Goodyear'a. Pan ten, który ma za zadanie próbowanie nowych partji gum wypuszczanych przez fabrykę, przejechał już w ciągu 18 lat, podczas których był zatrudnionym u Goodyear'a 1.150.000 kilometrów, co odpowiada mniej więcej 29 okrążeniom globu ziemskiego. Obecnie przejeżdża on około 560 kilometrów dziennie t. j. 160.000 klm. rocznie. W porównaniu ze zwykłymi śmiertelnikami, którzy robią przeciętnie 12 — 16 tysięcy kilometrów rocznie, jest to cyfra wprost fantastyczna. Goodyear posiada 14 samochodów przeznaczonych dla prób gum, które stale, aż do zużycia pracują po 24 godzin dziennie, prowadzone na zmianę przez 2 kierowców. Jednak w takich dozach, jazda samochodem nie może być już żadną przyjemnością, lecz ciężką i nudną pracą.

NOWE KSIĄŻKI

K. Walmoden i St. Gnoiński, Silniki samochodowe, ich oliwienie i chłodzenie. Warszawa. 1926. Gł. Księgarnia Wojskowa. Str. 140, cena 2 zł. 90 gr.

Książka ta jest początkiem całości p. t. „Podręcznik dla kierowców“. Podręcznik dla kierowców obejmie: Silniki samochodowe, Karburatory samochodowe, Elektrotechnikę samochodową i Podwozie.

Autor, wybitny wykładowca w szkołach szoferskich, tak wojskowych, jak i cywilnych, zebrał materjał wykładowy i opracował jasno i zwięźle wiadomości niezbędne dla kierowców. W tem właśnie leży zaleta i wartość części pierwszej, że nie jest ona dziełem wszechstronnem ani wyczerpującem, a jednak zawiera te wszystkie wiadomości, jakie początkujący szofer poznać powinien.

Dowodem dobroci dziełka jest to, że pierwsze 500 egzemplarzy wydane litograficznie jako skrypt z wykładów zostały w ciągu krótkiego czasu wyczerpane.

Szata zewnętrzna książki czyni zaszczyt drukarni M. S. Wojsk., w której została ona wydana. Papier dobry, rysunki wyraźne i starannie dobrane, wykonane przeważnie przez p. St. Gnoińskiego.

Książka nadaje się wybornie do szkół szoferskich i dla wszystkich pragnących poznać się z silnikiem samochodowym. Niska jej cena pozwoli jej znaleźć się pod każdą „strzechą szoferską“.

Stanisław Szydelski.

DRUKARNIA STOŁECZNA, GUSTAW KRYZEL, WARSZAWA, WOLSKA 16

ORJENTACYJNA

MAPA AUTOMOBILOWA

Rzeczpospolitej Polskiej

PODZIAŁKA 1:1.000.000

WYDAWNICTWO AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1926 r.

Z dokładnym kilometrażem wszystkich szos głównych, drugorzędnych i traktów

MAPA SAMOCHODOWA

Rzeczpospolitej Polskiej

WYDANIE WOJSKOWEGO INSTYTUTU GEOGRAFICZNEGO PRZY WSPÓŁUDZIALE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

ARKUSZ Nr. I

GDAŃSK — GDYNIA

są do nabycia

w Sekretarjacie Automobilklubu Polski

WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6

w cenie 7 zł. za oprawiony egz. mapy orjentacyjnej i 3 zł. 50 gr. za Gdańsk — Gdynia

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

dawniej

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

Miesięcznik

Organ Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego pod redakcją: por. KAZIMIERZA WALLMADENA

Redakcja: Wilcza 14a m. 25, tel. 54-99
Redaktor przyjmuje codziennie od 17 do 18

Administracja: Przejazd 10, tel. 51-25
Administracja czynna codziennie za wyjątkiem świąt i niedziel od 18—19

CENA PRENUMERATY: dla członków Klubu zł. 6 (sześć) z przesyłką pocztową, rocznie
dla niecztonków zł. 12 (dwanaście) z przesyłką pocztową, rocznie.

WARSZTATY MECHANICZNE



WARSZAWA, Wolność 5. TELEFON 141-37.